

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

ANNÉE 1936

THÈSE

POUR LE

DOCTORAT EN DROIT

Soutenue le 19 Décembre 1936.

Par M. Jacques LAURENT

LICENCIÉ ES-LETTRES

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES

LE RÔLE ÉCONOMIQUE
DU
PORT DE DUNKERQUE

JURY :

Président : M. AUALID

Suffragants : MM. BAUDIN et NOYELLE

PARIS
IMPRIMERIE PAUL DUPONT
4, rue du Bouloi, 4

1936



Digitized by the Internet Archive
in 2026

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

ANNÉE 1936

THÈSE

POUR LE

DOCTORAT EN DROIT

Soutenue le 19 Décembre 1936.

Par M. Jacques LAURENT

LICENCIÉ ES-LETTRES

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES

LE RÔLE ÉCONOMIQUE
DU
PORT DE DUNKERQUE

JURY :

Président : M. AUALID

Suffragants : MM. BAUDIN et NOVELLE

PARIS
IMPRIMERIE PAUL DUPONT
4, rue du Bouloi, 4

1936



MEIS ET AMICIS

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

AVANT-PROPOS

Hors le cas assez rare du point d'escale obligé sur la route des grandes lignes de navigation, comme Aden ou Teneriffe, ou le rôle de gardien que lui peuvent imposer les nécessités stratégiques, Gibraltar, par exemple, le port moderne ne peut plus se concevoir que comme le débouché naturel d'un pays plus ou moins riche, dont les produits convergent vers ses quais grâce à un système de circulation bien compris. C'est un axiome que d'affirmer aujourd'hui que l'avenir d'un port de commerce est indissolublement lié à la richesse de son arrière-pays, de cet hinterland cher aux économistes et aux géographes.

Certes, le rôle et la conception des ports maritimes a subi une évolution depuis que les barques phéniciennes sillonnaient la Méditerranée, et en avaient reconnu les meilleurs atterrages pour y établir des colonies. Les premiers ports fondés sur des terres nouvelles, que ce soit en Afrique du Nord où dans les Indes Occidentales ou Orientales, ne furent d'abord que des points de relâche, où se groupèrent rapidement quelques comptoirs. Ils furent ensuite des centres de pénétration vers l'intérieur du pays et souvent un petit village, sur le bord d'une rade abritée des vents du large, est devenu le centre d'un grand marché et le point de départ d'où quelques hardis navigateurs s'élancèrent à la conquête d'un Empire de Goa à Vera-Cruz, de Dakar à Québec, c'est toute l'histoire des conquistadores et des Jacques Cartier.

Mais si cet échange avec les habitants du pays se créa à la longue, il ne fut qu'une conséquence, et le port puisait presque toute son activité dans la rencontre dans ses eaux des navigateurs de différents pays qui apprenaient à s'y connaître et à y nouer des relations commerciales. C'est au moment où le port cessa d'être entouré de murailles, où ses habitants se tournèrent vers l'intérieur du pays, lorsqu'il devint l'étroit goulet par où passait le

courant des échanges que naquit la vraie prospérité de ces comptoirs. La richesse que la terre et la mer ne suffisaient pas à leur apporter leur vint du trafic justement équilibré des trésors de l'un et de l'autre.

En effet un port de commerce moderne peut être considéré comme une immense gare de triage à la fois terrestre, maritime et fluviale, donnant accès d'une part aux unités de la flotte marchande et largement ouverte d'autre part sur l'intérieur du pays, avec lequel elle doit avoir des moyens de communications rapides. C'est aussi un vaste établissement industriel où se fait sans relâche la manutention des marchandises et des matières premières les plus diverses, destinées à l'emmagasiner ou au transit.

C'est en nous basant sur ces quelques idées, que nous étudierons le port de Dunkerque dans son évolution, dans ses relations avec son arrière-pays, dans son régime actuel, en un mot dans sa vie tant intérieure qu'extérieure. Situé sur un des passages les plus fréquentés du globe, comme avant-garde de la région industrielle la plus riche d'un des grands pays modernes, c'est un carrefour, un de ces points de passage dont l'activité est intimement liée à la prospérité économique des régions qu'il dessert. C'est pourquoi je n'ai pas hésité à reprendre l'étude du port de Dunkerque, en m'efforçant, tout en négligeant le côté purement technique et les tableaux de chiffres, de montrer la situation de notre port dans les années de crise que nous traversons, en butte à la concurrence de ses puissants voisins français, et surtout étrangers et rivalisant d'audace avec eux dans cette lutte pour la vie qui fut toujours un honneur dans cette ville, laquelle eut à combattre si souvent pour son indépendance. La dernière partie de cet ouvrage consacrée aux traditions commerciales, au régime de la main-d'œuvre, aux mesures juridiques propres à développer le rôle de notre port me permettra d'apporter une modeste contribution à l'étude de notre établissement maritime et de montrer la place originale tenue par Dunkerque dans la vie économique française.

TITRE I

Le port de DUNKERQUE : son développement historique et sa situation actuelle

CHAPITRE I

HISTORIQUE

§ I. == Des origines jusqu'à 1793.

Si le port de DUNKERQUE n'a pas une origine aussi brillante que celui de MARSEILLE, si aucune légende n'est à la source de son histoire, ce ne fut toutefois pas le hasard qui présida à sa création que peuvent expliquer des considérations d'ordre géographique très spéciales à ces rivages encore si mal délimités de la mer du Nord. En effet toute la région appelé « Plaine Maritime », large bande de terrain d'environ neuf kilomètres de profondeur, jadis habitée par les Ménapiens, puis occupée par les Romains, avaient été recouverte à la fin du IV^e siècle de notre ère par une inondation marine. Un cordon littoral formé de petits îlots de sable alignés à la manière de l'Archipel Frison, forma un barrage situé à peu près à l'endroit où se trouve le rivage actuel. En arrière ce n'étaient que lagunes et marécages recouverts par les eaux marines deux fois par jour. La plaine était devenue un vaste bassin de décantation, le fond s'exhaussa lentement par suite du dépôt de sédiments marins. L'eau

s'écoulait à marée basse par des rigoles aboutissant à de petites criques qui plus tard donnèrent naissance aux ports de GRAVELINES, DUNKERQUE, ZUYDCOOTE et NIEUPORT. Lorsque la région fut devenue habitable, vers le IX^e siècle, l'homme put s'y fixer. Ce fut alors qu'apparurent dans la plaine asséchée les localités dont les noms se terminent en Kerque ou Capelle et parmi elles DUNKERQUE.

Les premiers habitants s'installèrent au fond d'un petit port naturel abrité des vents du large par une rangée de dunes. Ils s'adaptèrent aux conditions favorables procurées par la nature car toutes les eaux de l'arrière-pays convergaient vers leur port qui pouvait ainsi constituer un nœud de trafic régional. Et dans la suite des siècles, ces eaux canalisées continuèrent à le mettre en communication avec l'hinterland qu'il put ainsi desservir à bon compte.

Le nom de DUNKERQUE apparaît pour la première fois dans l'Histoire dans une charte de BAUDOUIN V, comte de Flandre en 1067. Le premier sceau de la ville porte simplement un grand poisson plat qui en occupe tout le champ. C'est le symbole de la seule industrie dont vivent ses habitants car DUNKERQUE s'affirme dès l'origine comme un important port de pêche. En 1170, le port était susceptible de recevoir à la fois plusieurs barques. Et en 1186, le comte Philippe de Flandre put y faire construire un certain nombre de bâtiments qui transportèrent en Terre Sainte les chevaliers flamands ; cependant, malgré l'importance du commerce de la Flandre et de l'Angleterre pendant les XI^e et XII^e siècles DUNKERQUE n'est pas un port de transit, alors que BRUGES est encore en pleine prospérité.

Dès le XIII^e siècle, DUNKERQUE prit part plus largement à la prospérité générale, son enceinte fut agrandie par Philippe-le-Hardi.

Les relations de DUNKERQUE avec l'ESPAGNE se développent, son port reçoit des vins du Bordelais et en même temps des marchandises des pays du Nord (bois du Danemarck et de Norvège, fers de Suède) et aussi des laines d'Angleterre en assez grande quantité.

Pendant tout le moyen-âge, le grand port de commerce de la côte flamande fût BRUGES et celui de pêche : NIEUPORT. La volonté de l'Archiduc MAXIMILIEN contre qui les gens de NIEUPORT prirent les armes transféra à DUNKERQUE la prépondérance en matière de pêche. Quant à BRUGES, l'ensablement du Zwine le vouera à la mort dès la fin du XV^e siècle au bénéfice d'ANVERS. Mais le jour où les « Gueux » révoltés se furent emparés des Ports de ZÉLANDE et par FLESSINGUES eurent embouteillé ANVERS, DUNKERQUE devint le principal et à certain moment, le seul port dont put disposer le roi d'Espagne sur la Mer du Nord.

De par sa situation DUNKERQUE faisait partie des Flandres Espagnoles et depuis l'avènement du Gantois Charles-Quint au trône d'Espagne, cette riche province sera pendant tout le xvi^e siècle et la première partie du xvii^e siècle l'un des principaux théâtres de la lutte entre Charles-Quint et ses successeurs contre la FRANCE, la HOLLANDE et l'ANGLETERRE, DUNKERQUE était dans cette partie un magnifique enjeu : on ne fit pas faute de se le disputer.

Au début du xvi^e siècle, la pêche y avait pris un remarquable essor ; on y armait annuellement 400 à 500 barques de 50 à 60 tonneaux, qui rapportaient 400.000 mille ducats, soit environ 35 millions de francs de notre monnaie. Ces bateaux appelés « busses » montés par environ 5.000 matelots se livraient à la pêche dans la Mer du Nord, et la préparation du hareng constituait alors une industrie très prospère.

Malgré l'état de guerre perpétuel de grands travaux furent entrepris à partir de 1538 au port et aux remparts. Charles-Quint procure aux « Messieurs de la Loy » qui composaient le Magistrat de DUNKERQUE les ressources nécessaires et leur envoie des ingénieurs. Les jetées sont construites de chaque côté du chenal ; la nuit des chaînes en barrent l'entrée ; un château s'élève qui en assure la protection. Les deux vieux phares sont restaurés et s'allument d'abord « quand il est besoin », puis toutes les nuits à partir de 1548.

Cette ère de prospérité fut de courte durée. DUNKERQUE suivit les Hollandais dans leur révolte contre le duc d'Albe et la ville fut pendant 7 ans sous la domination des Provinces Unies jusqu'au 16 juillet 1584, date à laquelle les Espagnols reprirent la citadelle.

Sous le règne de Philippe II, la marine dunkerquoise connût un développement rapide. Farnèse institue l'Amirauté et remet le port en état, car DUNKERQUE attend l'arrivée de l'Invincible Armada. Cependant on n'y verra que des galions désarmés s'échouer sur le rivage, des épaves rejetées par la mer et les brisants roulant des cadavres d'Espagnols. Les préparatifs maritimes auront au moins servi à donner à la Course une vigoureuse impulsion. L'appât du gain attire les chercheurs de fortune, et en ces temps troublés les corsaires avaient leur tâche facilitée. En dix ans les bateaux armés par Vandewale amenaient dans le chenal près de 600 navires dont 6 vaisseaux de ligne pris à l'ennemi. En attendant les facilités économiques réclamées en vain aux Espagnols, les pêcheurs dunkerquois poursuivent les baleines jusque dans les mers arctiques et créent des comptoirs jusqu'en Moscovie.

Quand la lutte séculaire entre la France et la Maison d'Autriche reprit au xvii^e siècle, le nom de DUNKERQUE revient souvent dans

les traités d'alliance et les conventions diplomatiques avec les Etats Généraux. Les Hollandais eussent été bien aises de s'emparer à nouveau de ce nid de corsaires, et Richelieu souhaitait vivement d'assurer à notre marine renaissante la possession de ce « havre fameux ». En présence de ces ardentes convoitises, les Espagnols jugèrent sage d'accroître les moyens de défense de DUNKERQUE : le chenal fut approfondi, les chasses rendues plus fréquentes et plus puissantes, les estacades réparées ; on dépensa aussi des sommes considérables pour rétablir, en la renforçant par de nouveaux ouvrages, l'enceinte primitive de la ville.

Mazarin reprit le dessein de Richelieu et en poursuivit la réalisation avec la persévérance la plus intelligente. Par les prises successives de BERGUES, de BOURBOURG, de GRAVELINES, de MARDYCK, on s'attacha à s'emparer de toutes les approches.

Enfin, le grand Condé fut chargé de frapper un coup décisif et après un siège mémorable, DUNKERQUE lui ouvrit ses portes le 11 octobre 1646.

Pendant six années, DUNKERQUE appartient à la France, mais elle lui fut enlevée par les Espagnols à la faveur des troubles de la Fronde.

Pour attacher DUNKERQUE aux Espagnols, nul sacrifice ne coûta à Louis XIV. Ne pouvant espérer, dans la situation périlleuse où se trouvait le pays, s'en emparer pour son compte, il proposa aux Anglais de la conquérir avec eux pour la leur livrer ensuite en échange de leur coopération militaire contre l'Espagne. DUNKERQUE capitula en juin 1658 après la défaite du Grand Condé par l'armée de Turenne à la bataille des Dunes. Le 26 juin 1658, la ville était remise aux Anglais en exécution des conventions du Traité d'Alliance. Mais, profitant des embarras financiers de Charles II, Louis XIV négocia, avec autant de célérité que de secret, l'achat de la ville pour 5 millions de livres, et le 17 octobre 1662, DUNKERQUE devenait la base avancée de la domination française dans les Flandres Maritimes. Le Parlement et l'opinion anglaise se montrèrent d'ailleurs violemment hostiles à cette vente. Un courrier qui venait apporter au Gouverneur anglais l'ordre de ne pas évacuer la place croise en mer les bâtiments rapatriant la garnison. Tandis que l'envoyé français d'Estrades s'applique à calmer « la vaine appréhension » du peuple de Londres, Colbert écrit à l'ingénieur de Chastillon et examine « tout ce qui se pourra faire, tant à la fosse de MARDYCK qu'au havre de DUNKERQUE lequel il faut rendre, s'il se peut, un des meilleurs ports de l'Océan ».

Vauban mènera les travaux du fond de mer comme ceux de

terre ferme, et 30.000 travailleurs seront occupés à reconstruire les fortifications. Du côté de la mer, Vauban prolonge hardiment le chenal à travers le banc de Schewitjen, lui donne 100 mètres de large, et l'encadre de deux jetées de 1.200 mètres de longueur. Des chasses puissantes et savamment combinées entretiennent la profondeur nécessaire dans le chenal. Les vaisseaux de 60 canons peuvent bientôt entrer et sortir facilement.

Louis XIV voulut de plus faire de DUNKERQUE un grand port marchand capable de rivaliser avec les villes hollandaises si prospères, grâce à la flotte de ce pays et à la facilité des communications par eau avec l'Europe du Nord et du Centre. Aussi l'ordonnance du 26 mars 1669 assurera-t-elle à notre port le privilège de la franchise en même temps qu'à MARSEILLE et à BAYONNE. Cette franchise que malgré bien des vicissitudes DUNKERQUE conservera jusqu'à la Révolution fut une des principales causes de la prospérité de la place et témoigne de l'intérêt que Louis XIV portait à cette rivale directe des ports si prospères des Provinces-Unies. DUNKERQUE se trouva donc favorisé pour effectuer des réexportations et devenir un entrepôt important, au siècle où régnaient en maître, les théories mercantilistes avec le système industriel instauré par Colbert.

En février 1700, l'autorité souveraine décidait à la requête du Magistrat et des marchands de DUNKERQUE d'instituer dans cette ville une chambre de Commerce à l'instar de celle de MARSEILLE, la seule qui existait alors et dont la création remontait au 5 août 1599. Sa mission était soigneusement définie, elle devait « conférer sur les moyens de faire fleurir le commerce à DUNKERQUE, de maintenir le crédit des marchands, d'empêcher les abus, de prévenir les désordres qui pourraient se commettre, et, généralement, délibérer sur tout ce qui serait capable de bonifier et augmenter le commerce tant au dedans qu'au dehors du royaume ».

Cependant DUNKERQUE devint plutôt un port de corsaires qu'un port de guerre, malgré les projets de Vauban qui voulait y voir des vaisseaux de 50 canons.

Au début du XVIII^e siècle, DUNKERQUE entretenait des relations suivies avec les îles d'Amérique. En échange des denrées coloniales : sucre, indigo, café, cacao, coton, tafia qui leur procuraient un fret de retour, les navires dunkerquois transportaient à la Martinique, à Saint-Domingue et dans toutes les Antilles, des étoffes, des toiles, des soieries, des briques, des faïences, des carreaux, des outils ou des meubles. Ajoutons que ces bâtiments se livraient accessoirement à la traite des nègres.

Mais le dommage que cause aux Anglais et aux Hollandais la

marine de DUNKERQUE leur impose le projet d'essayer de la détruire au nid.

La guerre de Succession d'Espagne mettra souvent DUNKERQUE en danger et l'article 9 de la Paix d'Utrecht consacre la ruine immédiate et absolue de DUNKERQUE. En effet, le port sera comblé, des batardeaux seront construits, l'un fermera le port, l'autre les canaux. Le rasement des jetées au niveau de l'estran, la destruction du bassin du Roi et des écluses jusqu'à leur fondation sont activement menées. Le seul espoir que conserveront les Dunkerquois pour parer à ce désastre sera le creusement ultérieur du canal de MARDYCK.

La construction de ce canal accomplie en 1714 fait renaître une lueur d'espoir; suivant les prévisions il pourra contenir 32 vaisseaux de 60 à 70 canons, des frégates et des bâtiments de charge sans aucune gêne pour le mouvement des bâtiments de commerce.

Mais le revirement de la politique française voulue par le Cardinal Dubois porte à DUNKERQUE le dernier coup; la démolition de la grande écluse du canal de MARDYCK, le rétrécissement de la passe sont l'un des prix dont on paie l'alliance anglaise; des commissaires anglais veilleront sur place à l'observation des traités.

La déchéance de DUNKERQUE est alors complète. En une année, on ne compte au maximum que 120 sorties de navires dont 3 seulement atteignent 200 tonneaux de jauge, le reste ne comprend que des barques de cabotage ou de pêche.

Mais la nuit du 31 décembre 1720, une forte marée, poussée par une violente tempête, démolit le batardeau qui barrait le chenal. Il en résulta une aggravation de l'ensablement et la nécessité de renforcer les batardeaux des canaux de BERGUES et des MOËRES, pour éviter l'intrusion des eaux de mer dans l'arrière-pays. Heureusement, la vanne de KESTELOST permet de pratiquer des chasses qui creusent le canal, de telle sorte, qu'en 1727, entrèrent dans le port des navires calant de 14 à 15 pieds d'eau. Puis, peu à peu, on enlève les fondations du grand batardeau, on répare les quais, on rehausse les jetées. C'est une lutte perpétuelle entre le commissaire anglais et la population dunkerquoise. Dès que la surveillance se relâche, on reconstruit rapidement le port qui reprend vite son importance et dont la prospérité ne fit que s'accroître sous le règne de Louis XV malgré les nombreuses guerres qui, souvent, laissaient DUNKERQUE sous le contrôle rigoureux de l'Angleterre. Cette ténacité aura sa récompense. Par d'incessantes démarches auprès du Gouvernement la Chambre de Commerce réussit à l'intéresser au sort de notre port; elle fait tant et si bien, qu'en 1756, le Maréchal de Belle-Isle vient à DUNKERQUE, où l'avaient précédé des ingénieurs et des officiers généraux, et prononce devant les conseillers de cette Chambre cette

phrase qui résumait le succès de l'entreprise : « Messieurs de la Chambre de Commerce, sans doute vous ne serez pas fâchés qu'on débouche l'écluse de BERGUES, qu'on mette votre port en état de recevoir des frégates de 50 canons, avec la ferme résolution de ne le démolir jamais... J'en apporte l'ordre du roi ».

A la fin du règne de Louis XV, le commerce des colonies et celui des côtes africaines était très prospère, des relations suivies étaient assurées avec les ports méditerranéens, de nombreux navires se livraient au cabotage et à la contrebande très active sur les marchandises anglaises, telles que l'eau-de-vie, le café ou le vin, les toiles et batistes.

Par une série de privilèges, confirmés par Louis XV, DUNKERQUE joue un rôle très actif dans le commerce avec les îles d'Amérique, à une époque où le trafic des produits coloniaux était d'un très gros rapport, s'il n'était pas exempt de dangers. Cependant, l'ensablement du port ne permettait pas aux longs courriers de l'Inde et de la Chine de fréquenter notre port.

Et, en 1774, dans presque toutes les mers du globe, on revoyait flotter le pavillon blanc et bleu de la marine dunkerquoise.

A cette époque, 16 navires de 200 à 400 tonneaux faisaient le commerce avec la côte de Guinée, 26 caboteurs d'une jauge de 100 à 200 tonneaux chacun assuraient le cabotage de l'Atlantique. Le port était fréquenté par un millier de navires des autres ports français ou étrangers, le pavillon anglais venant toujours en tête.

Le 3 septembre 1783, le traité de Versailles débarrasse à jamais la ville du commissaire anglais chargé d'en arrêter le relèvement.

Le génie militaire rétablit l'écluse de BERGUES; on trace un important programme de travaux que l'on commence à réaliser. Le port retrouve sa valeur commerciale et militaire. La guerre de course qui a été pratiquée avec beaucoup de profits pendant la guerre de l'Indépendance amènera en ville une circulation d'espèces « qui y a répandu une aisance dans toutes les classes dont on s'aperçoit par les embellissements journaliers qui s'y font ».

En 1789, la population atteint le chiffre de 30.000 habitants, tandis que la ville proprement dite de DUNKERQUE ne comprend encore de nos jours que 33.000 âmes. Le mouvement du port signale 1.499 entrées, dont 647 navires français et 852 étrangers, quelques-uns de 400 tonneaux. On arma un minimum de 30 navires pour les îles d'Amérique, 9 pour Bourbon et l'Île de France, 5 pour la traite des nègres, 90 pour la pêche de la morue en Islande et à Terre-Neuve, 70 pour la pêche du poisson frais et au moins 24 baleiniers. En même temps, les industries locales se développaient : une verre-

rie, une faïencerie et aussi le commerce des tabacs. A la veille de la Révolution, Lille n'avait que 57 maisons de commerce alors que DUNKERQUE en comptait 130.

Ces résultats sont dus à la volonté constante et persévérante des Dunkerquois en dépit des guerres contraires et de l'obstruction britannique. Ils ne perdirent jamais courage; ils réparèrent inlassablement les ruines accumulées par les guerres, et toujours sortirent de ces luttes avec une puissance et une prospérité accrues.

§ II. == De 1793 à 1878.

Cette prospérité qui caractérisa le règne de Louis XVI disparut avec la Révolution, malgré la reprise de la guerre de course favorisée par le trouble qui régnait dans les relations internationales. Le coup le plus direct à la grandeur de DUNKERQUE fut la suppression par un décret de la Convention du 31 décembre 1794 de toutes les franchises accordées au port (comme violant les grands principes d'unité et d'égalité).

Les franchises accordées à la ville en 1170, par Philippe d'Alsace, Comte de Flandres, avaient été constamment maintenues depuis lors et furent confirmées en 1662 par Louis XIV, lors de la réunion de DUNKERQUE à la France. La prospérité commerciale résultant de cette liberté, de cette indépendance vis-à-vis de l'administration n'avait pas manqué d'éveiller la jalousie et l'envie du pouvoir central, ainsi que l'attention du fisc, toujours et de tout temps à l'affût de nouvelles ressources. Dès le début du XVIII^e siècle, malgré les engagements pris et les serments les plus solennels, les intendants s'emparent petit à petit de l'administration du port qu'ils finirent par concentrer en leurs mains pendant que le fisc imposait des taxes aussi lourdes qu'illégales. Cependant, cette « entière liberté de recevoir les navires et marchandises de toutes les nations et d'expédier toute espèce de productions et de marchandises en toute franchise » fut encore confirmée par un arrêt du Conseil du 14 mai 1784.

Mais dès le mois d'août 1789, un décret déclarait que tous les privilèges des villes seraient abolis sans retour. Grâce à des négociations très actives, on gagna près de six ans, mais finalement, le 1^{er} mars 1795, la Convention confirma son décret du 31 décembre 1794 et abolit pour toujours les franchises du port de DUNKERQUE.

Sous le 1^{er} Empire, DUNKERQUE fut presque totalement abandonnée et seule, ANVERS, devenue ville française, fut l'objet des préoccupations du gouvernement impérial. En effet, ANVERS était alors destinée à devenir notre grand port sur la mer du Nord, dans la France agrandie de toutes les Flandres, telle que l'ancienne monarchie l'avait rêvée, telle que le 1^{er} Empire l'avait faite momentanément : l'Escaut devant acheminer vers elle toute l'exportation maritime de la Flandre et même de l'Artois et de la Picardie.

Le blocus continental acheva la déchéance de notre ville. En 1812, le port presque continuellement bloqué ne fut fréquenté que par 89 navires : l'année suivante, on n'en avait compté que 83. D'ailleurs, tandis que plus de 20 millions furent affectés à ANVERS de 1796 à 1813, une somme de 2 millions seulement était attribuée au port de DUNKERQUE.

Aussitôt après la perte d'ANVERS, DUNKERQUE reprit toute son importance et la Restauration, qui imprima une grande activité aux travaux publics, s'intéressa vivement à notre port, bastion avancé face à l'Angleterre et à une Belgique encore soumise à la domination hollandaise.

L'urgence de ces travaux ne faisait aucun doute. En effet, un banc de 200 mètres de largeur s'élevait à un mètre au-dessus du niveau des plus basses mers, coupant perpendiculairement le chenal à peu de distance de son extrémité extérieure. Comme aux plus mauvais jours du commencement du XVIII^e siècle, le port n'étant pas accessible à des navires d'une jauge supérieure à 300 tonneaux. Pourtant, le commerce avait d'autres exigences que cent ans auparavant, car, aussitôt la guerre terminée, les transactions par voie de mer avaient repris un grand essor. En 1815, le mouvement de la navigation à DUNKERQUE fournit 1.125 navires jaugeant 66.498 tonneaux, tandis qu'en 1820, le nombre des bâtiments atteignait 1.449 et le chiffre de jauge 105.968 tonneaux. En 25 ans, de 1820 à 1845, le mouvement maritime doublera : il passera de 1.449 bâtiments avec 105.968 tonneaux en 1820 à 2.783 navires jaugeant 217.318 tonneaux en 1845.

Grâce aux fonds provenant d'un emprunt, on commença en 1820 à creuser un bassin, appelé bassin Becquet, destiné à améliorer le système de chasses et à débayer ainsi l'entrée du port qui s'était ensablée. Ce bassin mis en service en 1826 contribua au développement du port à une époque où le seul but que l'on se proposait était de permettre l'entrée de bateaux de faible tonnage, de voiliers de 500 tonneaux et ne dépassant jamais 1.000 tonneaux.

Sous Louis-Philippe, un phare est élevé, les jetées sont prolongées de 280 mètres, des quais en pierre sont édifiés et un bassin à

flot est reconnu indispensable en vertu de la loi du 16 juillet 1845 par la transformation du port d'échouage.

En effet, avant 1845, le port ne comportait que 2 bassins; celui de la Marine et celui de l'Avant-port, représentant une superficie de 5 hectares et demi et 1.045 mètres de quais.

L'accroissement du trafic nécessita donc la construction d'un nouveau bassin, dit bassin du Commerce. Mais dans l'intervalle qui sépara le commencement des travaux nécessaires à l'exécution de ce bassin en 1845 et sa mise en exploitation en 1856, deux faits d'une importance capitale s'étaient produits qui allaient modifier complètement la situation commerciale et économique du port de DUNKERQUE : ce furent l'ouverture, en 1848, de la voie ferrée qui mit la cité en communication directe avec PARIS, et l'application de la vapeur à la navigation maritime.

DUNKERQUE présentant l'importance de la découverte de la vapeur, demande et obtient d'être la première ville du littoral qui soit reliée par le chemin de fer à PARIS, via LILLE, non sans avoir soutenue une lutte acharnée contre les détracteurs du nouveau mode de locomotion.

Dès lors, la Compagnie des Chemins de fer du Nord s'intéressa directement à DUNKERQUE, et couvrit de rails tous les quais, drainant à son profit tout le trafic d'exportation de la région du Nord.

Le développement de la navigation à vapeur améliora considérablement les conditions du commerce maritime : accroissement de la dimension des navires, accélération des relations et aussi nécessité de respecter des horaires fixes et d'assurer des services réguliers, création de compagnies de navigation qui, pour faire fructifier les capitaux engagés dans ces nouvelles constructions, durent accélérer la rotation de leurs unités, autant de causes qui amenèrent un nouvel élément d'activité dans nos ports.

D'après les prévisions, l'adjonction d'un nouveau bassin devait mettre le port en mesure de satisfaire à un mouvement de 4.000 navires et 500.000 tonnes de marchandises; or, en 1856, à son achèvement, on atteignait déjà 4.482 navires et 438.340 tonnes de marchandises, et de nouvelles compagnies, telle la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord, prenaient DUNKERQUE comme port d'attache. De la mise en vigueur des nouveaux traités de commerce en 1860, date le développement du port. A cette époque, les travaux prévus par la loi de 1845, qui n'étaient pas encore achevés, furent naturellement jugés insuffisants et un décret de 1861 dote la ville d'un nouveau bassin à flot d'une superficie de 5 hectares avec une rive en talus pour le déchargement des bois, et d'une écluse de 21 mètres de largeur et d'une forme de radoub. En même temps, on

déplace les remparts qui étouffaient la ville. Comme le Gouvernement ne pouvait allouer que 500.000 francs pour continuer les travaux, le Conseil municipal et la Chambre de Commerce offrirent d'avancer les 12 millions encore nécessaires qui furent obtenus par l'établissement d'un droit de tonnage sur tous les navires entrant au port.

A cette époque, le commerce prenait un grand développement par suite de la création de centres manufacturiers dans toute la région du Nord. De plus, à DUNKERQUE même, de nombreuses usines étaient ouvertes, en particulier des tissages de jute et des torderies d'huile; de plus, on enregistrait de nombreuses importations de bois et de laines destinées aux besoins de l'arrière-pays.

Le trafic était en croissance régulière sous le Second Empire.

En 1859 : Entrées et sorties : 5.114 navires jaugeant 544.584 tonneaux.

En 1869 : Entrées et sorties : 5.463 navires jaugeant 671.043 tonneaux.

Le plan d'agrandissement du port était sans cesse remanié par suite de la lenteur des travaux. En fait, en 1870, seul le système des chasses avait été amélioré et l'accès du chenal avait été facilité. La guerre de 1870 démontra l'importance de DUNKERQUE qui fut le premier centre de ravitaillement de l'armée Faidherbe et approvisionna en charbon la flotte du littoral. Pour remédier à l'interruption des communications terrestres, il fallut créer de nouveaux services de navigation, services qui ne furent jamais supprimés. Le mouvement fut très actif en 1871 et mit DUNKERQUE en relation avec tout le reste de la France. Pendant cette année, il entra et sortit 6.725 navires portant 1.149.144 tonnes de marchandises. Le tonnage moyen ne faisait qu'augmenter, il passera de 117 tonneaux en 1863 à 203 en 1873. Cette année-là, on doit noter un faible ralentissement du mouvement du port qui paraît comme une sorte de recueillement avant l'ère de grande expansion qui datera de 1878 avec le plan Freycinet.

Jusque là, aucun grand plan d'ensemble. Des subventions du Conseil Général du Nord, de la Compagnie des Chemins de fer du Nord aidèrent à poursuivre les travaux urgents. En 1874, on comptait 11 hectares de bassin et 2.570 mètres de quais : soit 270 mètres de plus qu'en 1860 pour un mouvement de marchandises passant de 279.000 tonnes à 1.175.000 tonnes, et il en résultait que dans l'intervalle les quantités de marchandises manutentionnées par mètre courant de quai avaient été porté de 117 à 428 tonnes. L'agrandissement du port était devenu urgent et on s'étonnait à l'étranger du délaissement des travaux par les autorités, alors qu'ANVERS continuait son essor.

Le 6 septembre 1874, le Ministre des Travaux Publics vint poser la première pierre de l'écluse de l'Ouest déjà prévue dans le plan de 1861.

Peu de temps avant sa séparation, l'Assemblée Nationale votait, le 14 décembre 1875, deux lois qui affectaient au port de DUNKERQUE une somme totale de 18 millions dont 5.900.000 francs pour travaux d'amélioration ou réparation d'anciens ouvrages et 12 millions pour travaux neufs. Afin de pouvoir effectuer les avances nécessaires pour que l'entreprise fut terminée dans un délai de 6 ans, la ville était autorisée à contracter un emprunt de 12.600.000 francs gagé sur le produit d'un droit de tonnage de 0,30 par tonneau exigible de tout navire français ou étranger entrant chargé ou venant prendre charge au port.

Le Ministère Freycinet mit sur pied, en 1875, un plan de grands travaux publics destiné à mettre plus complètement en valeur les ressources naturelles et les richesses industrielles du pays.

Quand on sut que l'Etat, ce grand dispensateur de toutes les faveurs, se proposait de consacrer, dans un laps de temps assez court, la somme énorme de 5 milliards à l'exécution de travaux publics, chacun réclama sa part de gâteau et cette fois, les espérances de notre port ne furent pas déçues.

§ III. == De 1878 à 1914.

Ce fut le voyage de Monsieur de Freycinet à DUNKERQUE, au mois de septembre 1878, qui amena la transformation complète de notre port et le mit à même de jouer son rôle de débouché de la plus importante région industrielle de la France.

A cette époque, l'encombrement des bassins était tel qu'il y restait à peine l'espace nécessaire aux évolutions de navires. Le long des quais bondés de marchandises, les bâtiments étaient « éloignés » par trois de front, le premier transportait sa cargaison en bélandres, le déchargement du second s'effectuant à dos d'hommes obligés de passer sur le pont du troisième pour mettre leur charge à terre, et le dernier seul se trouvait dans des conditions convenables pour opérer la manutention de sa cargaison.

A la vue de ce spectacle, le Ministre comprit l'urgence des travaux d'agrandissement du port de DUNKERQUE et, dans le discours

resté célèbre qu'il prononça alors, il s'engagea à faire de notre ville un grand port moderne : « Nous ne pouvons oublier non plus, dit-il, que DUNKERQUE est la sentinelle avancée de la France. Au delà du détroit, c'est le port peut-être le mieux situé pour disputer à ANVERS le sceptre de la Mer du Nord. C'est vous dire que la question du port de DUNKERQUE dépasse les limites de la ville, dépasse celle du département, elle est pour nous une question française ». Par la loi qui fut promulguée le 31 juillet 1879, 50 millions furent affectés aux travaux d'amélioration et d'extension du port de DUNKERQUE, somme à prélever sur les ressources annuelles du budget extraordinaire des travaux publics, défalcation faite de 15 % de la dépense, soit 3 millions et demi, constituant la part contributive des frais consentis conjointement par la Chambre de Commerce et par la Ville.

Le bassin Freycinet constitue un réservoir unique relié au groupe des anciens bassins de DUNKERQUE par une écluse simple; il comprend quatre darses divisées par 3 môles, distants entre eux de 100 mètres, et cela afin de multiplier autant que possible l'étendue des quais utilisables.

Ces bassins présentent une surface d'eau propre aux évolutions et aux séjours des navires, de 31 hectares, une longueur de quais de 5.096 mètres avec une superficie de 48 hectares de terre-pleins.

Outre ces bassins, le projet prévoyait aussi l'établissement de 5 formes de radoub. A l'est du chenal devaient être construites des séries de bassins spécialement disposés pour recevoir les navires chargés de matières dangereuses ou inflammables. De ce côté aussi, on devait ménager un bassin pour les bâtiments désarmés et sur ces rives on aurait placé les chantiers de constructions navales.

Ainsi se présentait le plan Freycinet qui formait un tout remarquablement étudié et parfaitement adapté à l'activité de notre port. La partie principale du projet, c'est-à-dire la création des darses, fut exécutée point par point, mais malheureusement les autres travaux ne furent pas entrepris, d'autres questions plus urgentes devaient attirer rapidement l'attention des dirigeants de notre port.

Ce fut ensuite l'amélioration des relations avec le réseau fluvial qui fut réalisé par la création du canal de l'île Jeanty, véritable bassin d'une longueur de 800 mètres sur 40 mètres de largeur avec 1.250 mètres de quais ou talus utilisables et mettant en communication toutes les voies navigables aboutissant à DUNKERQUE en leur donnant issue dans les darses N^{os} 1 et 2.

Pour faciliter l'entrée du port, on projeta la construction d'une écluse large des 25 mètres avec 210 mètres de longueur totale et 170 mètres de longueur utile; ce sera l'écluse Trystram.

L'outillage des quais qui allait toujours en se perfectionnant fut concédé en 1888 à la Chambre de Commerce.

Le mouvement commercial accentuait sans cesse sa progression :

1878 :	5.731 navires	jaugeant	1.485.232 tonneaux
1881 :	5.832 »	»	1.801.000 »
1884 :	5.139 »	»	2.125.842 »

Le tonnage moyen passait de 272 tonnes en 1878 à 309 tonnes en 1881. Ce développement constant du trafic obligea la Chambre de Commerce à élaborer un nouveau programme d'extension lié au développement progressif du port. Ce furent ensuite les lois du 2 décembre 1903 autorisant le prolongement des darses 3 et 4, et augmentant de 1.550 mètres la longueur des quais.

Puis, la loi du 5 février 1910, qui autorisa la construction d'une 5^e darse qui fut achevée pendant la guerre.

Ces agrandissements étaient devenus nécessaires par suite de l'accroissement du trafic :

1891 :	6.038 navires	jaugeant	2.609.958 tonneaux
1901 :	5.082 »	»	2.864.880 »
1913 :	4.523 »	»	3.584.000 »

§ IV. == De 1914 à 1918.

Pour terminer cette étude historique, nous allons nous étendre quelque peu sur le rôle joué, pendant la guerre, par le port de DUNKERQUE, qui illustre bien la ténacité glorieuse de ses habitants. Malgré les ravages causés par les bombardements ennemis, ils continuèrent même aux heures les plus sombres à développer les aménagements de leur port et mirent toute leur énergie à la disposition de la Défense nationale.

DUNKERQUE devint, dès le début des hostilités, une base navale de première importance pour les armées alliées. Même aux heures où l'avance allemande le menaçait directement, son trafic ne fut

jamais interrompu. Les bombardements les plus violents par canons et par avions, n'auront pour résultat que de ralentir son activité et les sous-marins allemands n'arrivèrent pas, malgré leur audace, à enrayer son développement.

La Chambre de Commerce ordonna la continuation des travaux en cours et leur achèvement en pleine guerre apportera une aide précieuse au fonctionnement de la base navale.

En 1914, le réseau ferroviaire du port, qui possédait 82 kilomètres de voies n'était rattaché à la Compagnie du Nord que par un groupement de voies traversant une partie de la ville. En 1920, la longueur des voies ferrées du port dépassait 146 kilomètres. Une 2^e « sortie » évitant l'agglomération dunkerquoise fut organisée et les trains s'aiguillent désormais directement sur les lignes de Calais, Lille ou Arras, permettant le départ quotidien de 1.400 wagons de 10 tonnes.

Au cours de cette même période, le nombre de grues, d'une force variant entre 1.000 et 1.600 kg., passe de 108 à 164 et la Chambre de Commerce achève la mise au point de 4 ponts transbordeurs, de 3 élévateurs pneumatiques à grains, d'un rendement de 100 tonnes à l'heure et d'un silo pouvant contenir 900 tonnes de houille. Enfin, l'outillage flottant est renforcé par 2 dragues nouvelles dont une à succion.

La 5^e darse, en cours de construction en 1914, a été achevée au début de 1916. Dans cette darse, les Anglais installèrent le service de ferry-boats. La ligne possédait 3 ferry-boats de 3.770 tonnes de jauge qui emportaient à chaque traversée 54 wagons de 12 à 20 tonnes.

Le point d'accostage en Angleterre se trouvait dans le petit port de Tegwel-bay, près de Ramsgate. Les travaux d'aménagement dirigés par le War-Office et la Compagnie de South Eastern avaient duré 2 ans. Le premier voyage eut lieu le 14 juin 1918 avec 54 wagons chargés d'obus.

La question de la main-d'œuvre qui s'était posée dès le début de la guerre fut la plus difficile à résoudre. On dut d'abord se contenter du personnel non mobilisé, puis de dockers anglais militaires. Le développement du trafic obligea les autorités militaires à embaucher un personnel chinois qui atteignit jusqu'à 2.000 individus en 1917 et qui se révéla excellent.

Quelques chiffres nous montreront l'ampleur du rôle joué par le port de DUNKERQUE pendant la guerre dans le ravitaillement des populations et des armées.

ANNÉES	ENTRÉES ET SORTIES	Tonnage de jauge	Tonnage de marchandises embarquées ou débarquées
			Tonnes
1913	4.523	5.086.376	3.584.114
1914	3.644	4.631.704	2.977.920
1915	3.266	1.713.233	1.577.112
1916	6.414	4.073.114	3.909.670
1917	4.772	4.631.845	3.080.480
1918	6.469	2.579.465	2.096.390

Ainsi donc, de 1914 à 1918, le port de DUNKERQUE, le plus menacé par les bases navales allemandes d'Ostende et de Zeebrugge a enregistré plus de 24.560 entrées ou sorties de navires.

Si cette immense flotte commerciale a pu naviguer librement et à peu près en sécurité, c'est grâce à la surveillance et à la protection incessante des destroyers, torpilleurs, chalutiers, patrouilleurs et dragueurs de mines anglais et français.

Pendant la guerre, la Chambre de Commerce fut chargée d'assurer le ravitaillement des populations de sa circonscription et des régions envahies. Une convention fut établie entre le gouvernement et la Chambre de Commerce aux termes de laquelle cette dernière acceptait de constituer les approvisionnements nécessaires et par décret du 1^{er} octobre 1914, un crédit de 5 millions de francs lui fut ouvert à cet effet. Il fut nécessaire de créer des stocks de farine, de café, de sucre, de chocolat, de savon, bougies, conserves, pâtes alimentaires, etc... Cette somme de 5 millions bientôt insuffisante fut portée à 7 millions, puis en 1916 à 17 millions, devant servir à approvisionner, dans un minimum de 200 jours, les 1.360.000 personnes réparties dans les départements du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme.

Le développement du port de DUNKERQUE après la guerre, les agrandissements prévus par la loi du 22 octobre 1919, appartiennent au présent et vont être étudiés dans le chapitre qui traite les aménagements actuels de notre port.

CHAPITRE II

LES AMENAGEMENTS ACTUELS ET LES POSSIBILITES TECHNIQUES DU PORT DE DUNKERQUE

§ I. — La rade.

Le port de DUNKERQUE s'ouvre sur une rade particulièrement bien abritée qui s'étend au sud des bancs de Flandre. Ces bancs situés presque parallèlement à la côte, présentent dans leur ensemble la disposition d'un « éventail », dont la poignée serait tournée vers le Pas-de-Calais et dont les branches, formant 6 lignes séparées entre elles par de profonds sillons divergeraient à angles égaux vers la Mer du Nord.

Ainsi abritée contre les tempêtes du large par ces hauts fonds, entre lesquels on trouve un calme relatif, la rade proprement dite de DUNKERQUE s'étend depuis la frontière belge jusque par le travers de Gravelines, sur une longueur de 20 kilomètres et une largeur de 2 kilomètres environ.

Cette rade présente d'excellentes conditions de mouillage avec des fonds de 13 à 20 mètres sous le 0 des cartes marines. Elle est accessible par 2 passes à l'Est et à l'Ouest, les bâtiments de fort tonnage peuvent y accéder en tout temps et son balisage en rend l'accès des plus surs.

La passe navigable est comprise entre 2 rangées de 7 bouées, la plupart lumineuses, la ligne des bouées noires indiquant les bancs, l'estran étant annoncé par des bouées rouges.

Au large des chenaux d'accès à la rade, 3 bateaux-feux munis de radiophares, le Dyck, le Ruytingen et le Sandettie permettent aux navigateurs de s'orienter en sécurité parmi les bancs. A proximité de ces feux flottants, se tiennent les bateaux pilotes.

Le système de signalisation de l'atterrissage de DUNKERQUE se complète par les feux suivants : le phare construit en 1853, qui comporte une lanterne électrique de 1^{er} ordre à éclats ayant la cadence ci-après : durée totale : 10 secondes, soit éclat : 0 seconde 3,

éclipse 2 secondes 2, éclat 0 seconde 3, éclipse 7,2; un feu fixe blanc à l'extrémité de la jetée Ouest où s'indique la hauteur d'eau par une succession d'éclats rouges et verts; un feu fixe rouge à l'extrémité de la jetée Est; un feu fixe blanc dans l'axe du port d'échouage sur la tour du Leughenaer. Un alignement constitué par 2 feux verts donne l'axe du chenal d'entrée.

§ II. = Description du port.

L'avant-port actuel, par suite du prolongement de 700 mètres de la jetée Est et de la construction de la nouvelle jetée Ouest, longue de 750 mètres, a une superficie de 80 hectares et s'ouvre sur la pleine mer par une passe de 270 mètres de largeur. Le chenal a une longueur d'environ 950 mètres et sa largeur qui est de 135 mètres entre les musoirs des jetées s'accroît progressivement pour atteindre 210 mètres au droit de la première écluse. Il est orienté vers l'Ouest Nord-Ouest, direction choisie à l'origine pour faciliter l'entrée des navires à voiles. Le chenal, jusqu'en 1878, n'avait été entretenu que par des chasses assez puissantes qui n'avaient pu empêcher la formation à l'entrée du port d'une barre supérieure au zéro.

Actuellement, grâce à l'important matériel dont dispose le port de DUNKERQUE, à savoir deux dragues suceuses à grand rendement, trois dragues à godets, la profondeur de moins 5 mètres est réalisée sur une longueur moyenne de 60 mètres avec de nombreuses zones à la côte (-6). D'ailleurs, la construction de la nouvelle jetée pleine de l'Ouest commence à faire sentir ses effets et permet de maintenir les profondeurs dans le chenal avec un cube de dragage nettement moins élevé.

Les bassins à flots de DUNKERQUE constituent deux groupes : l'ancien port et les bassins Freycinet.

Les premiers sont situés près de la ville et de la gare. Jusqu'en 1912, ils étaient commandés par l'écluse de la citadelle actuellement comblée. Ces bassins (bassins du Commerce, de la Marine et de l'Arrière-port communiquent par des pertuis avec les bassins Freycinet. Ils ne jouent plus qu'un rôle secondaire et ne reçoivent que des navires d'un faible tirant d'eau, navires assurant des services de cabotage, quelques péniches et aussi des navires de pêche désarmés ainsi que des porteurs, dragues, bateaux-feu, etc... D'ailleurs leur outillage assez ancien et leur faible profondeur les condamnent à un rôle assez effacé dans l'activité du port, malgré leur 900 mètres de quais armés.

Les bassins Freycinet forment 5 darses sensiblement parallèles qui s'échelonnent au Nord-Ouest de la ville ; ces bassins sont disposés en dents de peigne, cette orientation permettant tout à la fois un accostage rapide des navires ainsi qu'une excellente disposition des voies ferrées.

La facilité de construction des darses dans le sol sablonneux du littoral, ainsi que l'étendue des terrains susceptibles d'être incorporés dans le port, ont permis de réaliser un ensemble qui étonne au premier abord par sa régularité géométrique. Pour celui qui connaît les vieux ports européens construits sur des fleuves où s'enchevêtrent bassins et canaux, sans aucun plan d'ensemble, le port de DUNKERQUE semble présenter des qualités exceptionnelles de facilités d'accès grâce à la disposition des pertuis et des nombreuses écluses et aussi par l'organisation des voies ferrées qui ne sont jamais obstruées par le passage des navires. Seul, le port de Marseille en France, le port d'Oran et quelques ports de l'Amérique du Sud présentent une disposition analogue.

Les darses des bassins Freycinet sont groupées deux à deux. La cinquième darse de construction beaucoup plus récente puisqu'elle fut livrée à la navigation pendant la guerre, est encore réunie aux autres darses 3 et 4 alors qu'elle sera, avec la construction de la nouvelle écluse l'amorce d'un 3^e groupe prévu dans le programme d'extension du port. Un bassin d'évolution dessert chaque groupe de darses qui sont reliées entre elles par un pertuis. Deux écluses font communiquer ces bassins avec le chenal, l'écluse Guillain pour les darses 1 et 2, l'écluse Trystram pour les darses 3, 4 et 5.

L'ensemble des ouvrages actuellement offerts au commerce présente une surface d'eau de plus de 73 hectares avec environ 12 kilomètres de quais et 95 hectares de terre-pleins; le nombre des places à quais est d'environ 73. Le tonnage maximum des marchandises qui peuvent être déposées sur les terre-pleins découverts, sans encombrement appréciable, est d'environ 100.000 tonnes, les hangars et magasins des quais peuvent recevoir en outre 170.000 tonnes de marchandises.

Nous n'entrerons pas dans les détails techniques sur la construction du port et l'aménagement des quais. Toutefois, nous donnerons les dimensions des deux écluses existantes :

	Longueur entre chambre de porte	Largeur utile	Hauteur d'eau en mètres	Cotes du haut radier relativement au 0 des cartes
Ecluse Trystam.	161 m. 70	25 m.	10 m.	— 5 m.
» Guillain.	117 m.	20 m. 24	7 m.	— 0 m. 85

L'écluse Trystram peut se diviser en deux parties ayant respectivement 107 et 70 mètres, elle est munie de 6 cabestans hydrauliques pour aider les mouvements des navires.

Certes, on ne pourrait plus dire avec un contemporain enthousiaste que l'écluse Trystram était établie dans des conditions telles, qu'elle « rend aisé l'accès du port, à toute marée, pour les plus grands navires connus », mais il faut reconnaître qu'après 40 ans d'existence elle est encore suffisante pour les navires qui desservent DUNKERQUE malgré l'augmentation de leur tonnage moyen. Les écluses sont manœuvrées à chaque marée de jour comme de nuit, depuis 2 heures avant la pleine mer jusqu'à 3 heures après.

Au 1^{er} juillet 1935, la longueur de quais accostables était de 10.273 mètres pour le port proprement dit et 2.017 mètres pour le port d'échouage, environ 8.000 mètres de quais étaient munis d'engins de levage; quelques chiffres relatifs à la répartition de ces quais entre les principales marchandises transitant par notre port nous donneront une idée assez exacte du trafic et de l'activité de DUNKERQUE :

Céréales	250	mètres ou	2,5 %
Textiles	750	»	7,5 %
Hydrocarbures	300	»	3, %
Minerais et autres	500	»	5, %
Matières pondéreuses ..	500	»	5, %
Bois	600	»	6, %
Lignes régulières	2.990	»	30, %
Passagers	300	»	3, %

Les conditions d'utilisation des quais affectés au commerce sont à DUNKERQUE particulièrement intéressantes. Elles ont en effet correspondues en 1931 pour les céréales à près de 2.500 tonnes par mètre de quai et par an, pour les matières pondéreuses à 1.500 tonnes, pour les hydrocarbures à 2.000 tonnes; pour les textiles particulièrement légers et encombrants à 300 tonnes. Ce dernier chiffre constitue un rendement très élevé si l'on tient compte du tonnage de jauge des navires transportant ces marchandises qui sont pour la plupart de grands cargos ou paquebots mixtes d'Australie pour les laines, des Indes pour le jute et du Golfe pour les cotons. De vastes terre-pleins sont aménagés entre les darses et à proximité des quais pour faciliter le stockage ou le dépôt momentané des marchandises. Ils ont une surface totale de 95 hectares. On évalue à 100.000 tonnes le poids des marchandises qui peuvent être déposées sur les terre-pleins sans qu'il y ait encombrement.

§ III. == L'outillage.

Le port remarquablement construit et agencé en vue d'une manutention très rapide est doué d'un outillage excellent et en développement constant. Sitôt après les destructions de la guerre, l'outillage a été complètement reconstitué et DUNKERQUE possède actuellement toute une série de grues provenant des prestations en nature qui lui permettent une régularité et une certitude des opérations de manutention si nécessaires dans un port d'escale s'intercalant sur la ligne de rotation des navires entre les plus grands ports de l'Europe : Hambourg, Rotterdam, Anvers et Londres.

C'est par décret du 28 août 1888 que la concession de l'outillage du port de DUNKERQUE a été accordée à la Chambre de Commerce. Estimant avec juste raison qu'en matière de transport maritime, l'économie de temps était un facteur primordial, l'Assemblée consulaire s'est toujours attachée à réduire au strict minimum la durée des séjours des navires, en mettant à leur disposition tous les organes nécessaires pour permettre dans les meilleures conditions de sécurité, d'économie et de rapidité la mise à quai ou à bord de toutes les cargaisons de quelque nature ou de quelque poids qu'elles puissent être.

L'outillage comprend :

1° des engins de manutention sur quais : grues roulantes, électriques et hydrauliques, ponts transbordeurs, silos à grains, cabestans, gerbeuses, etc...;

2° des « sous-stations électriques » pour la distribution et la transformation de la force motrice ;

3° des « engins flottants » grues flottantes, aspirateurs à grains ;

4° des « magasins et hangars » ;

5° des « entrepôts », entrepôts des douanes, entrepôts des sucres ;

6° 4 formes de radoub ;

7° un dock flottant de 12.000 tonnes ;

8° un slip Way ;

9° un gril de carénage ;

10° des barrages isolateurs flottants et des stations de pompage pour pétrole ;

11° un service de distribution d'énergie électrique pour l'éclairage et la petite force motrice ;

12° un service de sauvetage et d'incendie avec corps de pompiers permanent ;

13° un poste radio-télégraphique émetteur-récepteur ;

14° un parc de stockage dit « du Noortgracht » desservi par voies ferrées et un canal.

Nous allons étudier un peu plus à fond l'outillage tout à fait remarquable du port de DUNKERQUE qui est d'ailleurs sans cesse perfectionné.

Le nombre des grues réparties sur les différents quais et appartenant à la Chambre de Commerce est actuellement de 189 y compris les ponts transbordeurs.

Ces engins affectés exclusivement au chargement et déchargement des navires circulent sur des chemins de roulement établis en bordure des quais et sont actionnés, soit par la force hydraulique, soit par l'énergie électrique. Leur puissance respective varie de 1.500 à 10.000 kilogs, ils peuvent tous être munis de bennes automatiques.

En cas d'urgence, on peut les employer ensemble en utilisant plusieurs voies ferrées pour un seul navire.

La manutention des matières lourdes, telles que les houilles et minerais exige un outillage particulièrement puissant et robuste. Aussi, la Chambre de Commerce a-t-elle fait l'acquisition de ponts transbordeurs dont l'emploi simultané permet le déchargement des houilles à la vitesse courante de 400.000 kilogs à l'heure. Un seul homme suffit pour manœuvrer chaque pont transbordeur qui travaille à une vitesse moyenne de 100 tonnes à l'heure, grâce à une benne automatique d'une capacité de 2 m³ 270. Ces transbordeurs sont complétés par des convoyeurs actionnés par des moteurs électriques qui transportent le minerai dans un silo à route suspendue qui peut contenir 700 tonnes de charbon ou 2.000 tonnes de minerai ; ce silo a 9 trappes de vidange pour remplir les wagons.

Des gerbeurs au nombre de dix permettent d'engerber des sacs dans les hangars sur une hauteur d'environ 10 mètres ; leur débit horaire est d'environ 30 tonnes.

Pour l'énergie électrique, une sous-station d'une puissance totale de 1.500 kilowatts en 3 groupes de 500 kilowatts transforme le courant alternatif venant des centrales des mines en courant continu à 525 volts pour l'alimentation des engins électriques.

Pour la manœuvre des appareils hydrauliques, la force est distribuée par deux usines :

1° Celle dite de « La Samaritaine » qui possède trois pompes centrifuges débitant chacune 20 litres à la seconde et une pompe débitant 7 litres à la seconde ;

2° Celle dite des « Formes de Radoub » qui, outre les pompes d'épuisement utilisées pour la vidange des formes, possède les pompes de compression fournissant l'eau sous pression nécessaire aux appareils de manœuvre des écluses.

Les deux usines réunies par une canalisation souterraine peuvent se suppléer au besoin.

De nombreuses grues flottantes complètent l'outillage du port et permettent le déchargement des navires sur les deux côtés. La Chambre de Commerce en exploite 4 pour son compte, les puissances respectives de ces engins étant de 10, 20, 50 et 120 tonnes. Les grues de 10 tonnes et 50 tonnes sont actionnées par des machines à vapeur et celles de 20 et 120 tonnes par des moteurs électriques.

Ces engins peuvent être utilisés pour le mâtage et le démâtage des navires.

La grue de 120 tonnes est d'une utilité inappréciable pour le port de DUNKERQUE, elle y est employée couramment pour l'embarquement des pièces métalliques lourdes : locomotives, machines, etc..., expédiées par nos ateliers de construction du Nord de la France. Elle peut éventuellement jouer le rôle de centrale électrique flottante de secours en cas d'avarie de courte durée du secteur desservant le port.

L'importation des grains tient une large part dans le trafic du port par suite de l'insuffisance de la production du blé dans les Flandres.

Il existe six élévateurs pneumatiques qui déchargent le grain embarqué en vrac et le livrent avec ou sans pesée après ventilation, soit en vrac ou en sacs, en bélandres, en wagons, en magasins ou en silos.

En marche normale, le rendement moyen est de 100 tonnes à l'heure par aspirateur.

La Chambre de Commerce possède quatre aspirateurs flottants à vapeur et quatre aspirateurs roulants électriques.

Le dépoussiérage et la ventilation sont les gros avantages du déchargement pneumatique des grains qui, après le brassage auquel

ils ont été soumis, sont nettoyés de toute moisissure et assurés d'une meilleure conservation.

Le grain est emmagasiné dans huit silos mobiles sur voie ferrée ou dans le silo « Gaston Fichaux », situé sur le terre-plein du fond de la darse V. Ce dernier terminé le 5 juillet 1924, est un vaste bâtiment en béton armé de 42 mètres de hauteur et qui comprend 56 cellules ou caissons cylindriques de 5 mètres de diamètre, et entre celles-ci, 42 cellules carrées. Sa capacité totale est de 15.000 kilogs. On emmagasine dans ce silo 500 tonnes de grains par heure, grâce à quatre transporteurs à tapis roulants établis dans un tunnel de 250 mètres sous le quai Freycinet X. D'autre part, le silo est desservi par tout un faisceau de voies ferrées directement reliées à la gare de triage des Dunes qui se trouve tout à proximité. Les grains emmagasinés jouissent du régime de l'entrepôt fictif et restent ainsi à la disposition des destinataires réels au fur et à mesure de leurs besoins.

§ IV. == Les magasins et entrepôts.

Les magasins et hangars couverts sont dans un port de commerce une nécessité qui découle de la puissance même de ses engins de manutention et de l'importance de son trafic. Cette nécessité s'est faite impérieusement sentir à DUNKERQUE qui est par excellence un port de transit.

Les hangars et magasins sont au nombre de 30 ; ils couvrent une surface de 93.600 mètres carrés environ, tous sont accessibles aux camions et la plupart aux voies ferrées ; des auvents abritent la voie ferrée extérieure pour que les chargements se fassent toujours à couvert. On évalue à 200.000 tonnes environ le poids des marchandises qui peuvent être abritées dans les hangars et magasins.

Divers entrepôts ont été créés, nous allons les étudier sommairement.

1° L'entrepôt réel des douanes possède quatre magasins dont deux à sous-sols et à étages, avec une surface de plancher de 6.187 mètres ;

2° l'entrepôt réel des sucres a été créé par décret du 26 octobre 1895, à la demande de la Chambre de Commerce. Il comprend deux bâtiments divisés en trois compartiments par de grosses murailles pour limiter les dégâts en cas d'incendie ; il y a 36.000 mètres car-

rés de surface de plancher et peut contenir 46.000 tonnes. Des tire-sacs hydrauliques servent à la manipulation. Le propriétaire déposant peut se faire délivrer un récépissé warrant ; les marchandises sont assurées par les soins de la Chambre de Commerce ;

3° l'entrepôt des laines livré au commerce depuis mars 1900 est destiné à l'approvisionnement des manufactures du Nord. DUNKERQUE tenant la première place entre tous les ports français pour l'importation des laines (82.000 tonnes en 1934 contre 131.000 tonnes en 1931. Cet entrepôt d'une superficie de 4.450 mètres carrés peut contenir 17.000 balles de laine du format de la Plata ;

4° l'entrepôt frigorifique a été installé pendant la guerre à l'extrémité du môle III. Il sert à la réception des denrées périssables telles que viande, graisse, beurre, œufs, fromage, fruits, etc... qui y sont conservés à une température voisine de — 2 degrés. Sa capacité est de 3.000 tonnes de viande. L'approvisionnement se fait de la cale des navires et l'expédition a lieu directement par wagons frigorifiques ; on évite ainsi des transbordements préjudiciables à la marchandise.

Les compagnies de navigation trouvent à DUNKERQUE toutes les installations nécessaires pour effectuer les réparations et carénages des navires. Celles-ci comprennent quatre formes de radoub, dont la plus puissante est d'une longueur utile de 185 m. 50, d'un niveau de 2 m. 10 et d'une largeur de 21 mètres à ce niveau ; elle est munie d'une canalisation à air comprimé et d'une grue-tour de 4 à 8 tonnes de puissance.

Ces formes cependant ne peuvent se comparer avec celles du Havre ou de Cherbourg, elles ne peuvent servir qu'à des bâtiments de tonnage réduit, ainsi que le slip-way ou le gril de carénage qui se trouvent dans l'avant-port.

Aussi, le port possède-t-il depuis 1931 un dock flottant de 12.000 tonnes, amarré dans l'anse des chantiers de France : long de 152 mètres, large de 24 m. 60, cet engin possède 2 grues électriques de 10 tonnes qui roulent sur chaque caisson. Il rend les plus grands services et le nombre des navires qui y séjournent lui permet de doubler utilement la grande forme de carénage.

Pour éviter les dangers d'incendie que constituent eux-mêmes les pétroliers ou les navires chargés de matières inflammables, en attendant la construction d'un bassin pétrolier prévu dans les travaux d'extension du port, on a aménagé une partie de la darse IV en port pétrolier en l'isolant par un barrage flottant et en créant des stations de pompage et de réchauffage avec canalisations sou-

terraines par où s'effectuent le déchargement des navires citernes et le refoulement du pétrole aux réservoirs situés hors des installations maritimes. Il est, de plus, interdit de faire du feu à bord et un bâtiment spécial sert de cuisine aux équipages de ces navires.

Grâce à cet outillage perfectionné, le port de DUNKERQUE, servi en outre par une excellente main-d'œuvre, est un port de vitesse et quelques exemples montreront quelle célérité peut être obtenue dans les opérations de déchargement de marchandises diverses.

Le 28 octobre 1935, le S/S Harmattan est arrivé au port ayant à y décharger 7.264 tonnes de maïs et graines de lin en sacs ; il repartait le 31 ayant mis à quai, en péniches et wagons avec pesage, toute sa cargaison soit 116.767 sacs de graines de lin et 1.521 sacs de maïs, le tout en 31 heures de travail effectif.

Pour l'embarquement du charbon en péniches, un autre exemple : le 7 août 1935 le S/S Hébé arrivé à 8 heures repartait à 19 heures ayant chargé en 8 heures de travail, horaire normal, 2.300 tonnes de charbon pris sur les péniches.

Pour la manutention des colis lourds, DUNKERQUE a un outillage et une main-d'œuvre particulièrement spécialisée, un exemple suffira : le 2 mai dernier, le S/S Enseigne Marie-Saint-Germain reçoit entre 7 h. 30 et 18 heures un chargement de 8 grands wagons à bogies pesant chacun 41 tonnes, le navire partait le lendemain à midi, toute sa pontée arrimée et fixée par chantiers boulonnés, tirants et câbles.

CHPITRE III

LES RELATIONS

AVEC L'INTERIEUR DU PAYS

Si un port doit posséder un outillage qui lui permette d'opérer tous déchargements dans les meilleures conditions, il doit avoir aussi des moyens d'évacuation nombreux et rapides, de façon à desservir le plus efficacement possible son arrière-pays en un mot son « hinterland ».

Cependant il faut noter qu'en général les ports français sont très inférieurs aux ports étrangers au point de vue facilité d'évacuation des marchandises vers l'intérieur et souvent la voie ferrée étant la principale voie de pénétration, c'est à ce problème qu'il faut s'attarder. A un congrès de l'Association Nationale d'expansion économique en 1920, un orateur déclarait : « Ce n'est pas le port qui est insuffisant, c'est l'outillage qui est chargé de le desservir. On a trop souvent considéré le port comme un accessoire du chemin de fer, alors que c'est le contraire. Quand on parle de l'encombrement des ports, il faut mettre le doigt sur la vraie plaie et dire « ce sont les voies ferrées qui manquent. » Nos ports sont comme de gros robinets placés sur une petite conduite. On trouve le débit insuffisant, on met un plus gros robinet sans s'apercevoir que c'est le conduit qu'il faut agrandir. »

Cette déclaration souligne suffisamment le défaut d'équilibre qui existe souvent entre les liaisons de la voie ferrée et des ports, ainsi que le défaut d'entente entre les réseaux des chemins de fer et les services maritimes.

§ I. == Les relations ferroviaires.

A DUNKERQUE, port de transit par excellence, la question des relations avec l'arrière-pays a été résolue grâce aux efforts incessants de la Compagnie du Nord qui a toujours favorisé son développement.

L'invention du chemin de fer fut le point de départ de l'essor

contemporain de DUNKERQUE. En effet, la loi du 15 juillet 1845 concéda à la Compagnie des Chemins de fer du Nord l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique par Lille et Valenciennes, avec embranchement sur Calais et Dunkerque, et le trafic de notre port qui n'était que de 197.298 tonneaux en 1844 atteignit 745.736 tonneaux en 1861, treize ans après l'établissement des voies ferrées.

La Compagnie des Chemins de fer du Nord est concessionnaire du réseau ferroviaire du port. Les voies ferrées de quais qui, en 1914 avaient un développement total de plus de 81 kilomètres ont maintenant une longueur de 218 kilom. 700.

Le port de DUNKERQUE est très bien desservi par voies ferrées. La disposition même des ouvrages du port se prête admirablement à la desserte par chemin de fer et pendant longtemps l'excellente exploitation du réseau du Nord permit de suppléer à l'insuffisance des voies de triage.

Avant la guerre, les voies ferrées des quais et de la gare maritime étaient reliées uniquement à la gare locale par des voies traversant les rues de la ville ou de ses faubourgs en passant sur deux ponts tournants au-dessus des artères fluviales qui ont leurs débouchés dans les darses 1 et 2.

Pendant la guerre le réseau de voies ferrées fut agrandi par l'installation de nouvelles voies sur le môle IV et le môle V et la création d'un deuxième groupe de formation à Coudekerque-Triage

Après la guerre, il a fallu établir un faisceau de 13 voies sur le Freycinet XI et créer une nouvelle gare de triage et de formation à DUNKERQUE-Dunes à proximité immédiate des darses.

Cette gare, mise en service en juillet 1925, comprend 22 voies de triage et 6 voies de débranchement contournant les agglomérations situées à l'Ouest du port ; elle évite le retour des rames par la gare de DUNKERQUE-Ville et va rejoindre directement la voie de DUNKERQUE à Calais et de DUNKERQUE à Lille et à Arras. Située à proximité du port, elle pourrait être facilement agrandie et peut actuellement réaliser une évacuation de 3.600 wagons par jour.

Tous les quais sont actuellement munis de voies ferrées reliées directement par aiguilles à la gare maritime ; les quais des bassins sont généralement munis de 3 voies bord-à-quai qui passent sous des grues à triple portique. Cette disposition est caractéristique du port de DUNKERQUE, alors que dans d'autres ports les grues à portique enjambent soit 2 voies comme à Boulogne, soit une seule voie comme à Rouen. Pour le trafic de transit de DUNKERQUE qui comporte une mise en wagons presque totale de la cargaison, cette

disposition est particulièrement favorable car elle permet d'avoir deux voies de chargement et une voie de circulation qui, ne coupant pas les voies de grues, peuvent être desservies sans déplacer les engins de chargement.

Les môles en plus des trois voies bord-à-quai, présentent d'autres groupes de voies parallèles aux quais qui permettent le chargement des marchandises déposées sous les hangars ou sur les terre-pleins.

Enfin, les faisceaux de garage et de triage se trouvent à proximité de ces môles ; les manœuvres des rames de wagons sont particulièrement aisées et il est possible de faire plusieurs dessertes par jour, ce qui permet de mettre sur wagon en très peu de temps les cargaisons des plus gros navires.

Le transport sur les voies ferrées des quais du port de DUNKERQUE, est gratuit, c'est-à-dire que le réseau du Nord prend le même prix pour expédier du port ou y recevoir un wagon de marchandises que si cette expédition ou réception se faisait à la gare locale de DUNKERQUE.

Cette gratuité du transport sur les voies de quais, très appréciée du commerce, est d'ailleurs appliquée d'une façon générale par le réseau du Nord aux ports qu'il dessert (sauf Rouen), de même que par le réseau de l'Etat.

DUNKERQUE est en relation directe par fer avec Lille, Aulnoye, Hirson et l'Est, avec Calais, avec Béthune, Arras et Paris et avec le réseau belge par Furnes. C'est le port le plus proche des centres manufacturiers du Nord et Nord-Est. Si on compare en effet les distances qui séparent les centres industriels de DUNKERQUE et d'ANVERS, on trouve que l'avantage revient sans conteste à notre port.

CENTRES INDUSTRIELS	DISTANCE	
	de DUNKERQUE	d'ANVERS
Armentières	66	149
Lille	85	130
Roubaix	90	120
Valenciennes	133	140
Cambrai	148	202
Saint-Quentin	201	203
Laon	251	255
Reims	303	307

Avant d'étudier les voies navigables reliant DUNKERQUE à son hinterland, quelques chiffres nous fixeront sur la répartition du trafic entre la voie ferrée et les canaux, tout en regrettant de n'avoir pu trouver de renseignements numériques sur l'évacuation par la route devenue si importante de nos jours, quand d'immenses camions transportent directement balles de coton et fûts de vin vers les agglomérations de l'intérieur évitant ainsi tant de manutentions préjudiciables à la rapidité de l'évacuation des marchandises.

Nous prendrons les chiffres des années 1930 et 1934, la rubrique « par divers et sur stocks » comprend les marchandises à destination de l'agglomération dunkerquoise ou celles qui y sont stockées; sont repris aussi sous cette rubrique : les combustibles liquides qui, avant réexpédition en wagons ou péniches-citernes, passent ou séjournent en réserves.

	1930		1934	
	Tonnes	%	Tonnes	%
I. - Importation.				
Evacuation par fer	2.550.000	78	1.479.000	57
» par eau	455.000	14	446.000	17
par divers et sur stocks.	257.000	8	668.000	26
Totaux....	3.262.000	100	2.593.000	100
II. - Exportation.				
Réception par fer	1.224.000	72	912.000	52
» par eau	241.000	15	481.000	28
par divers et sur stocks.	226.000	13	343.000	20
Totaux....	1.691.000	100	1.736.000	100
Trafic total.				
par fer	3.774.000	76	2.391.000	55
par eau	696.000	14	927.000	22
par divers et sur stocks.	483.000	10	1.011.000	23
Totaux....	4.953.000	100	4.329.000	100

§ II. == Les relations fluviales.

Bien que le port de DUNKERQUE ne soit pas établi à l'embouchure d'un fleuve reliant le port à son arrière-pays, la plus grande partie des marchandises importées ou exportées par son intermédiaire est évacuée ou amenée par fer ; la voie d'eau joue néanmoins dans sa destinée un rôle qui n'est pas négligeable.

Le port de DUNKERQUE est en effet en communication avec l'important réseau de voies navigables qui sillonnent la plaine du Nord de la France et la Belgique et qui se prolongent jusqu'à Paris, Reims, Nancy, Strasbourg et Gand.

Trois voies fluviales arrivent à DUNKERQUE : ce sont les canaux de Bourbourg, de Bergues et de Furnes.

Le canal de Bourbourg est le plus fréquenté, il relie DUNKERQUE à Saint-Omer en empruntant une partie de la rivière l'Aa. Il se trouve prolongé par le canal de Neuffossé qui permet d'atteindre Anvers par Courtrai et Gand, par le canal d'Aire passant par Béthune, puis le canal de la Deule qui le met en relation avec le nœud de communications fluviales qu'est Douai et d'où on peut atteindre la Belgique et même l'Allemagne. C'est aussi la route d'eau vers Paris ; le trajet de 441 kilomètres s'effectuant en 25 à 30 jours avec la traction animale, il serait susceptible d'être considérablement raccourci par la traction mécanique et surtout si les projets d'achèvement du canal du Nord étaient mis à exécution.

Le canal de Bergues atteint Watten par le canal de la Colme qui y fait suite. Ces canaux permettent de doubler la voie principale et d'assurer le passage des bateaux automoteurs, en même temps que la desserte des régions agricoles riveraines ou des industries de transformation de ces produits agricoles.

Le canal de Furies relie DUNKERQUE à la Belgique. Les petits canaux des Moëres et de la Haute Colme servent plus au dessèchement de la région traversée qu'à la circulation fluviale.

Construits pour la circulation de la bélandre flamande dont les caractéristiques sont les suivantes : 38 m. 50 de longueur et 5 m. 20 de largeur avec un tirant d'eau de 1 m. 80 et un port en lourd de 280 tonnes, ces canaux ne dépassent pas 2 mètres en profondeur et leurs écluses ont été construites sur les données précédentes. Cependant la navigation y est assez facile, car il n'y a peu d'écluses à franchir, 5 seulement pour les 85 kilomètres qui séparent DUNKERQUE de Béthune.

Les 3 canaux qui relient DUNKERQUE à l'intérieur se réunissent à l'extrémité du canal de Bergues, et par l'intermédiaire du canal de l'Île Jeanty débouchent dans le port. Long de 850 mètres, large de 40 m., avec mouillage de 2 m. 40, ce canal est bordé par des murs verticaux en maçonnerie qui donnent une longueur de quais utilisables de 1.400 m. Sur la rive Est sont actuellement installés des entrepôts et chantiers de construction qui disposent d'appareils de manutention. Sur la rive Ouest, les terre-pleins de l'Île Jeanty, récemment aménagés, permettent le développement d'installations industrielles qui pourraient ainsi profiter de la proximité du port et des voies navigables.

Le port fluvial de DUNKERQUE comprend en outre, le canal de Mardyck, datant du XVIII^e siècle, dont l'extrémité vers la mer est ruinée et ensevelie sous le sable et qui sert de garage aux bédouilles, tout en desservant quelques usines de SAINT-POL-SUR-MER installées sur ses rives. Puis le canal de circulation, long de 975 m. et large de 37 m. au plan d'eau, qui permet d'accéder au canal de dérivation provisoire sans passer par le canal de l'Île Jeanty. Enfin, le canal de dérivation provisoire qui sert encore aux écoulements d'une partie des eaux du pays wateringué. Mais il est bordé par des entrepôts de pétrole et sa rive sud est occupée par les installations de déchargement des bateaux-citernes. C'est en quelques sorte, le bassin pétrolier du port fluvial : 130.000 tonnes d'hydrocarbure y sont manipulées annuellement. Lorsque la darse VI sera construite, une écluse de 85 mètres le mettra en communication avec elle, et reliera ainsi les nouvelles darses et le port fluvial sans que les bédouilles soient obligées d'emprunter les bassins à flot pour accéder aux darses V et VI. Le port communiquera alors par 3 écluses avec les bassins de batellerie.

Le trafic fluvial du port de DUNKERQUE est malheureusement très loin de correspondre aux possibilités d'utilisation des installations actuelles. Le tonnage des marchandises qui empruntent la voie d'eau n'atteint pas depuis 10 ans le cinquième du tonnage total manipulé dans le port, tandis que 70 % de ce tonnage emprunte la voie ferrée.

Proviennent plus spécialement par voie d'eau les matières lourdes et pondéreuses destinées aux usines de transformation de la région du Nord et du Pas-de-Calais et aux approvisionnements du commerce : blé, arachide, maïs, bois de mine, brai, phosphate, etc. Le trafic comprend aussi les produits destinés aux industries riveraines et plus particulièrement les distilleries et sucreries, les papeteries de la vallée de l'Aa, les huileries de la région de DUNKERQUE, les usines de torréfaction de chicorée échelonnées sur tout le parcours.

Les efforts ininterrompus des services de navigation et de traction tendent, par l'accroissement de vitesse et par l'augmentation de la portée en lourd des bateaux, vers un prix de transport le plus réduit possible, tout en permettant d'assurer aux transporteurs une rémunération équitable correspondant aux services rendus aux usagers.

Il est pénible de constater que le pourcentage du tonnage des matières pondéreuses transportées par voie d'eau, par rapport au tonnage total expédié, a diminué dans des proportions importantes et inquiétantes dans les deux grands centres de chargement de la région de 1913 à 1933 : le bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais d'une part, le port de DUNKERQUE d'autre part.

Si le tonnage expédié des grands centres miniers et commerciaux subit directement l'influence des phénomènes économiques : surproduction, sous-consommation, raréfaction des échanges, etc., la fraction de ce tonnage qui emprunte la voie d'eau ne l'adopte qu'en considération des avantages particuliers qu'elle est susceptible d'offrir et dont les principaux sont le bon marché, la facilité de logement, le transport par grosses masses.

Avant la guerre, la voie d'eau assurait l'expédition de 33 % environ du tonnage extrait par le bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais; à l'heure actuelle, cette fraction est tombée à 20 %. On ne saurait expliquer cet abaissement énorme uniquement par le fait que les mines expédient moins de charbon industriel et tout-venant et qu'elles se sont nettement orientées vers le traitement local et la valorisation des combustibles. Pendant les quelques années ayant précédé la guerre, il revenait à la voie d'eau 25 % des produits importés ou exportés par le port de DUNKERQUE ; ce pourcentage est à l'heure actuelle de 14 %. Des industries nouvelles ont été installées à proximité immédiate de cet établissement maritime, mais cela ne suffit pas pour justifier l'amoindrissement lent et progressif du tonnage qu'emprunte la voie d'eau au départ et à destination de ce port.

Ni les travaux d'amélioration importants de la voie navigable qui ont contribué grandement à faciliter son exploitation, ni l'organisation rationnelle et la création d'entreprises de traction n'ont empêché les régressions importantes qui affectent les centres de batellerie. Par contre, certaines voies navigables sont en progrès marqués : l'Escaut, la Deule, et le canal de Roubaix, malgré les restrictions apportées au Commerce international et à la navigation en France des mariniers étrangers. Ces voies navigables assurent le débouché des ports belges de Gand et d'Anvers et elles sont empruntées par des bateaux automoteurs.

Les régressions de la part du trafic transportée par voie d'eau doivent être attribuées pour une grande partie aux méthodes tout à fait défectueuses d'exploitations techniques et commerciales des transports fluviaux. C'est le rapprochement sous la tutelle bienveillante des représentants des collectivités, des expéditeurs ou destinataires, des transporteurs intéressés qui engendrera les remèdes à la situation des mariniers artisans qui s'amenuise progressivement. Le rôle des représentants des collectivités est de s'efforcer de créer une association des intérêts en présence, mais il faut reconnaître qu'il est ingrat en raison du fait qu'il se heurte à des situations acquises et à la psychologie spéciale des mariniers artisans. Cette situation déplorable est la conséquence du monopole de fait que le syndicat unique de la Petite Batellerie s'est assuré souvent par la force, dans la dernière décade, en éliminant les Compagnies de Navigation et les mariniers non syndiqués.

La disparition de la concurrence a permis de porter les frêts de DUNKERQUE vers l'intérieur à un taux sensiblement plus élevé que ceux pratiqués pour l'ensemble des voies navigables françaises et belges. Il en résulte une fuite du trafic qui emprunte la voie ferrée, la route, et malheureusement trop souvent les ports voisins de Gand et d'Anvers, où il trouve des frêts fluviaux à destination de la région de Lille, Douai, Béthune, bien inférieurs à ceux imposés à DUNKERQUE. Le préjudice causé à l'établissement maritime qui est privé dans une large mesure du bénéfice de sa belle voie de navigation intérieure est considérable. Celui causé à la batellerie n'est pas moindre.

Les frêts imposés par le syndicat qui varient en raison inverse du nombre de bateaux en attente, stabilisent le chômage et diminuent systématiquement le nombre des rotations de chaque bélandre. Il faut espérer que les mariniers s'en rendront compte quelque jour et que les récentes mesures prises pour répondre aux vœux du Conseil National Economique sur la coordination des transports par fer et par eau les aideront à remédier rapidement à cette situation désastreuse.

CHAPITRE IV

PROJETS D'AVENIR

§ I. — Les extensions du port.

Avant de terminer l'étude des installations du port de DUNKERQUE, il nous semble utile de nous étendre quelque peu sur le programme d'extension du port qui a été rendu nécessaire par l'accroissement du trafic dans les années qui ont suivi la guerre. Ce programme qui fait l'objet de la loi du 22 octobre 1919 a déjà été réalisé en partie et son achèvement se poursuit sans interruption, bien que sa nécessité paraisse moins évidente actuellement et quoique les difficultés financières de l'heure présente, soient loin de faciliter la tâche de la Chambre de Commerce. Il faut d'ailleurs souhaiter que le programme tant attendu de grands travaux destinés à diminuer le chômage permette d'accroître dans de notables proportions le concours de l'Etat qui amènera l'achèvement de ces travaux.

Ce programme d'extension comprend :

1° La création d'un nouvel exutoire des eaux de wateringues à l'Est de la ville ;

2° L'établissement d'une nouvelle entrée du port en eau profonde ;

3° La construction d'un nouveau bassin réservé aux navires pétroliers de manière à rendre au commerce général la partie de la darse IV actuellement réservée à l'usage exclusif de ces navires ;

4° La construction d'un môle d'escale pour l'accostage des navires à grand tirant d'eau et l'installation de l'outillage nécessaire aux opérations de chargement et de déchargement de ces navires ;

5° Création d'une sixième darse reliée par une écluse aux voies de navigation intérieure ;

6° Construction d'une écluse de grande dimension reliant le nouvel avant-port à la nouvelle darse, elle-même en communication avec les darses Freycinet.

Ce plan harmonieusement compris et propre à donner aux

installations actuelles des améliorations très sensibles, en particulier pour le trafic des hydrocarbures et permettant en outre l'accès du port aux navires qui en étaient éloignés par leur tonnage, est déjà en voie de réalisation.

Le nouvel avant-port, qui couvre une surface de 80 hectares, a été créé à l'Ouest de l'ancien chenal sur des fonds de 7 à 8 mètres au-dessous du 0 des cartes marines.

L'entrée actuelle de 270 mètres de largeur se trouve comprise entre la jetée Est qui a été prolongée de 700 mètres et une nouvelle jetée pleine à l'Ouest, longue de 750 mètres et sur le point d'être achevée.

C'est dans la partie Sud de cet avant-port que seront construits le môle d'accostage bordé de souilles à la cote de 10 mètres et l'écluse à sas donnant accès au nouveau bassin d'évolution dans lequel s'ouvriront les darses V et VI et le bassin pétrolier.

Le môle qui mesurera 350 mètres, aura 300 mètres de longueur utile et 50 mètres de largeur. Muni de voies ferrées reliées à la gare de triage, il sera également pourvu d'un outillage perfectionné pour l'embarquement et le débarquement des marchandises.

La nouvelle écluse aura une largeur utile de 40 mètres et une longueur hors tout de 325 mètres ; celle du sas étant de 280 mètres, les radiers des têtes seront établis à 8 mètres au-dessous du 0 des cartes marines. Cette écluse est actuellement construite ; seules les portes doivent être posées mais elle n'a pas encore accès ni sur l'avant-port, ni sur les bassins dans lesquels elle doit s'ouvrir. Le bassin d'évolution de 650 mètres de longueur, sur 356 mètres de largeur donnera accès à une nouvelle darse de 540 mètres de longueur et de 200 mètres de largeur et d'une profondeur suffisante pour permettre l'entrée aux navires de très grand tirant d'eau.

Enfin, à l'Ouest de cette nouvelle darse s'ouvrira également le bassin pétrolier muni de tous les perfectionnements modernes et capable de faire face au trafic sans cesse grandissant des hydrocarbures.

Nous avons vu que la nouvelle écluse était construite, et, actuellement malgré le ralentissement des travaux, le creusement du bassin d'évolution est en bonne voie. Afin de permettre l'agrandissement du port vers l'Ouest, on a détourné le canal d'écoulement des waterings à l'Est de la ville, et un important ouvrage est en construction pour permettre la régularisation des eaux de ce canal.

Certes, quand on parcourt le port de DUNKERQUE qui depuis plusieurs années a souffert beaucoup de la diminution du trafic, quand on voit 6 ou 8 navires perdus le long des quais admirable-

ment outillés, on peut se demander si de tels travaux sont très justifiés. Et pourtant à chaque agrandissement du port a toujours correspondu une augmentation de trafic supérieure aux prévisions. Et d'ailleurs d'autres mesures sont prévues, destinées à accroître les facultés exportatrices du port de DUNKERQUE.

§ II. == Le Ferry-Boat.

L'établissement d'un service de ferry-boat entre DUNKERQUE et DOUVRES doit apporter à notre port un nouvel élément d'activité. Non seulement bon nombre de voyageurs préféreront cette ligne à celle de Calais, car elle leur permettra de traverser la Mer du Nord sans quitter leur wagon, mais on peut surtout compter sur un accroissement considérable du trafic des marchandises fragiles ou périssables, en raison des inappréciables avantages que présente la suppression de toute manutention d'embarquement et de débarquement. C'est du côté anglais que vint l'initiative du ferry-boat. La Chambre de Commerce s'était chargée de la construction du poste d'accostage et des installations terrestres. Le service journalier par ferry-boat sera assuré par trois navires. Sur le pont principal de ces bateaux, se trouvent les voies ferrées qui peuvent recevoir une quarantaine de wagons de marchandises ou une dizaine de wagons-lits. Outre les avantages que présentera, pour le transport des voyageurs qui pourra s'effectuer par wagons-lits sans transbordement, ce nouveau moyen de transport maritime permettra d'assurer dans les meilleures conditions le transit des marchandises périssables telles que fruits et primeurs dont la bonne arrivée à destination est toujours subordonnée à un acheminement rapide ; l'avantage sera également sensible pour certains produits fragiles : verres, appareils sanitaires, ardoises, tuiles. Les wagons étant embarqués et débarqués complets, toutes manutentions sont supprimées et de ce fait sont atténués sensiblement les risques d'avaries.

§ III. == L'amélioration du réseau navigable et le canal du Nord-Est.

Ce programme d'amélioration sera complété par les nombreux travaux qui doivent être effectués pour améliorer les canaux qui desservent notre port. Ces travaux sont d'ailleurs conçus de façon à pouvoir être réalisés par étapes, afin d'adapter immédiatement la voie aux nécessités du trafic actuel en supprimant les ponts mobiles et les passages rétrécis, en rectifiant les ronds, tout en réservant pour un avenir qu'il faut souhaiter très proche la possibilité de trans-

porter les bélandres avec un enfoncement de 2 m. 20 au lieu de 1 m. 80, ce qui permettra de les charger à 350 tonnes.

La première tranche de ce programme comprend la réalisation d'une jonction directe dite dérivation de la Colme entre le canal de Bourbourg et la Colme, qui diminuera de 7 kilomètres le trajet de Dunkerque à Saint-Omer et permettra d'éviter la traversée de Bourbourg et la rivière l'Aa du Guindal à Watten, où la navigation est quelquefois difficile en temps de crues. Ces travaux doivent être terminés en 1937.

On réalisera ensuite la dérivation autour de Saint-Omer et ultérieurement la transformation de l'ascenseur des Fontinettes en écluse de haute chute, de sorte qu'après cette première étape la liaison de Dunkerque à Béthune sera assurée par une voie d'eau de double circulation ne comportant que 3 écluses sur 78 kilomètres de longueur et sans aucun passage rétréci.

Le projet comporte aussi la réalisation du halage électrique jusqu'à DUNKERQUE alors qu'il n'existe encore que jusqu'aux Fontinettes; les automoteurs pouvant emprunter la voie annexe : Dunkerque, Bergues, Watten, ce qui décongestionnerait l'artère principale et faciliterait l'exploitation en augmentant la vitesse de rotation.

Il faut espérer que l'amélioration de la situation financière permettra, grâce au concours efficace qui sera apporté par les usagers sous la forme de taxes locales temporaires d'exécuter rapidement la première étape du programme des travaux qui fera de la voie Dunkerque-Lille-Douai-Paris une artère de premier ordre.

Un projet déjà ancien, puisqu'il est bien antérieur à la guerre, serait capable d'améliorer les relations fluviales du port de Dunkerque avec son hinterland, c'est le projet de construction du canal du Nord-Est.

D'après les plans primitifs, ce canal comprendrait trois tronçons, savoir : le canal de l'Escaut à la Meuse, le canal de la Chiens et le canal qui, partant de celui de la Chiens par la vallée de la Crusnes s'élèverait sur le plateau de Briey et en suivant la ligne jusqu'à la vallée de l'Orne, aurait pour effet de diminuer notablement les distances par eau entre le Nord et l'Est et de desservir le riche bassin minier de la région de Briey au profit du port de DUNKERQUE. Le nouveau canal aurait aussi l'avantage de développer les échanges entre le Nord producteur de houille et l'Est producteur de minerais. Dans un autre genre de considération, on peut signaler la valeur stratégique d'une telle voie d'eau qui lui permettrait de jouer un rôle semblable à celui tenu en Belgique par le canal Albert comme ligne défensive à côté des fortifications de Nord-Est.

Il faudrait cependant éviter que ce canal, favorisant les échanges entre le bassin de Longwy et la Meuse, ne détourne vers Anvers le courant d'exportation, aussi serait-il nécessaire de mettre d'abord en construction le canal de l'Escaut à la Meuse.

Les éléments les plus importants de trafic de ce canal devraient être les minerais de fer du bassin de Briey et les combustibles consommés par l'industrie sidérurgique de Meurthe-et-Moselle. Les quantités à transporter devraient augmenter encore du fait que les établissements métallurgiques ont aujourd'hui une tendance marquée à fabriquer eux-mêmes du coke et à remplacer une partie de leurs approvisionnements en coke par de la houille crue dans la proportion de 1,3 tonnes de houille, pour une tonne de coke. Un complément appréciable de trafic sera fourni par les fontes, les aciers en blooms, en billettes, ou cuivres et par les produits accessoires des hauts fourneaux. Les scories de déphosphoration et les laitiers dont le placement est limité par le coût du transport par rails, trouveraient des débouchés nouveaux, intéressants pour les usines métallurgiques. D'autres éléments de trafic seront fournis par les minerais de manganèse importés par mer, par les matériaux de construction, par les bois de mines, etc...

Quelques mots sur le tracé du canal :

Le canal prendrait naissance dans l'Escaut, au bief de Denain où il se trouverait en communication avec le réseau navigable du Nord et du Pas-de-Calais, couperait le canal de la Sambre à l'Oise qu'il emprunterait sur environ 12 kilomètres d'Ors à Etreux au droit du bief de partage, puis, sortant sur la rive droite de la vallée de l'Oise, viendrait franchir le faite de partage des vallées de l'Oise et de la Meuse, franchirait cette dernière en amont de Mézières, suivrait la vallée de la Chiens jusqu'à Longuyon et enfin celle de la Crusnes jusqu'à Pierrepont où serait établi un grand port terminus. La distance du bief de Denain à Pierrepont serait de 254 kilomètres.

Des lignes industrielles aériennes ou terrestres relieraient le port de Pierrepont au centre sidérurgique de la région de Briey. Ceux de la région de Longwy seraient rattachés dans les conditions analogues à un port à créer à Longuyon, à défaut d'une canalisation de la Chiens envisagée seulement à titre éventuel.

Le canal serait établi avec une section suffisante pour livrer passage à des chalands de 500 à 600 tonnes.

La mise en service du nouveau canal comportera l'adaptation aux chalands de ce tonnage des voies affluentes comprenant d'une part, la Meuse depuis Mézières jusqu'à la frontière où commencent les grandes écluses de la partie belge et, d'autre part, les canaux du

Nord et du Pas-de-Calais de Denain aux principaux centre houillers et sédérurgiques.

Comme le canal du Nord, le canal du Nord-Est est toujours en projet. Son rendement permettrait-il l'amortissement de son prix de revient considérable ? On parlait déjà en 1913 de un milliard pour le tronçon reliant la Sambre à la Meuse. Peut-être les programmes des grands travaux feront-ils de ce projet une réalité, mais on peut rester sceptique sur son utilité primordiale dans le programme d'amélioration des voies fluviales françaises quand d'autres plans comme celui de l'aménagement du Rhône ou du canal du Midi n'ont pas encore reçu un commencement d'exécution.

TITRE II

Le rôle économique du Port de DUNKERQUE

La seconde partie de cet ouvrage doit traiter du rôle économique de notre port. Après l'étude historique et descriptive du port de Dunkerque, de ses relations ferrovières et fluviales, nous passerons en revue l'activité économique du port : les marchandises qui constituent le trafic de Dunkerque ; les pays avec lesquels il est en relation. Nous rechercherons ensuite les caractéristiques de ce trafic et la physionomie propre du transit à Dunkerque. C'est surtout par la comparaison avec les autres ports de la mer du Nord, en particulier Anvers et Rotterdam, que nous verrons Dunkerque sous son vrai jour, et que nous discernons davantage les différents aspects de son trafic.

CHAPITRE I

LES RESSOURCES DE L'HINTERLAND

Toutefois avant d'entreprendre l'étude détaillée des exportations et importations du port de DUNKERQUE, nous examinerons les ressources du pays et de l'arrière-pays, en insistant plus sur les premières en général trop ignorées et surtout parce que le faible développement industriel de la région de Dunkerque proprement dit est une caractéristique du port et l'oppose fortement à des établissements comme Marseille ou Londres.

§ I. == La région dunkerquoise.

DUNKERQUE, située au débouché de la plaine flamande, forme une agglomération de près de 100.000 habitants, isolée par une riche région agricole des centres industriels de Lille, Roubaix, Tourcoing et Armentières, et des centres miniers du Pas-de-Calais, qui se trouvent à une distance de plus de 80 kilomètres.

C'est une ville assez peu industrielle. Cependant, les facilités que procurent la proximité du port et les nombreuses voies navigables ont amené la création de manufactures et d'industries, surtout agricoles. Mais à l'arrivée de Dunkerque, on est étonné de n'apercevoir que quelques rares cheminées d'usines, contraste d'ailleurs fort agréable au sortir des régions super-industrialisées du Nord de la France.

Dans les industries de l'alimentation, nous citerons d'abord les minoteries assez nombreuses. Quatre usines employant de 20 à 25 ouvriers chacune et possédant un outillage moderne peuvent travailler ensemble une moyenne de 20.000 tonnes de blé par an. DUNKERQUE, étant un grand port d'importation de riz indien ou indochinois possède une grande rizerie-maïserie. L'outillage approprié pour le décortiquage et la mouture des grains permet de travailler de 20 à 25.000 tonnes de riz par an avec un personnel de 50 ouvriers environ.

Les distilleries tiennent une place importante dans l'arrondissement de Dunkerque, et cinq établissements sont outillés pour travailler les betteraves, les grains et les mélasses. Ils peuvent produire ensemble plus de 100.000 hectolitres d'alcool de betteraves par campagne.

Malgré un gros développement de la consommation de vin qui est quatre fois plus forte qu'en 1914, la région de Dunkerque compte encore 140 brasseries avec ou sans malteries, mais ne travaillant pas pour l'exportation.

Le sol du littoral, très favorable à la culture des légumes, a permis l'établissement de plusieurs usines de conserves alimentaires, petits pois, asperges, choux-fleurs et artichauts, etc...

Il existe en outre plusieurs usines de concassage de pois traitant les produits du pays qui ne sont pas consommés à l'état frais et aussi des pois d'importation ; la production annuelle de ces usines est de 16 à 20.000 tonnes.

De nombreux établissements s'adonnent à la fabrication de la chicorée en poudre et assurent la prospérité des cultivateurs et des sécheurs de chicorée très nombreux dans la région.

DUNKERQUE a été un des berceaux de l'industrie textile grâce à M. David Dickson, propriétaire de la première filature française pourvue de métiers mécaniques. Il existe une dizaine d'établissements employant près de 6.000 ouvriers, ce sont des filatures et tissages de jute, de coton et de chanvre et aussi de lin indigène, ainsi que des ateliers de confections de sacs.

L'industrie métallurgique occupe de 6 à 7.000 ouvriers. Elle

compte nombre de petits établissements, fonderies de fer et de cuivre, aciéries, forges, fabriques de ressorts et, en outre, à Lef-frinckoucke sur le canal de Furnes une usine dotée de fours Martin, four à coke, hauts-fourneaux et laminoirs appartenant aux Aciéries de Firminy, mais dont l'activité est actuellement très ralentie.

Il existe en outre plusieurs ateliers de construction de navires qui bénéficient de particularités économiques très favorables : proximité de l'Angleterre où ils peuvent s'approvisionner en appareils ou profils spéciaux qu'il n'est pas possible de trouver en France, proximité des Aciéries de la région du Nord et de l'Est, ce qui permet un approvisionnement rapide, enfin proximité des mines du Nord et des nombreuses usines de fonderies, robinetteries, boulonneries, etc... de cette région.

Les principaux établissements sont :

Les Chantiers des Deux-Synthes spécialisés dans la construction des péniches flamandes à grand port en lourd et des péniches automotrices.

Les Ateliers Béliard-Chrigh-ton et C^o et les Etablissements Ziegler qui s'occupent de réparation de machines et de construction d'allèges.

Enfin et surtout, les Ateliers et Chantiers de France installés depuis 1900 sur la partie Est de l'avant-port. Ils forment un immense établissement de 170.000 mètres carrés pourvu d'un large bassin de lancement et d'un quai d'armement pour l'achèvement des navires. Ils possèdent 6 cales de lancement sur lesquelles on peut monter des navires ayant de 150 à 196 mètres de longueur et qui sont lancés, en général, tous moteurs montés, prêts à prendre la mer « paquebot Colombie — contre-torpilleur Triomphant ».

Dunkerque possède encore plusieurs établissements qui s'occupent de l'importation des bois du Nord ou des bois coloniaux.

Enfin, les industries chimiques ont à Dunkerque une place de premier plan : ce sont tout d'abord les huileries, où l'on travaille des arachides de Rufisque importées directement et transportées dans leur cosse en parfait état de conservation, tandis que dans les autres centres on utilise les graines de toute provenance et de toutes qualités, ainsi que beaucoup d'arachides décortiquées.

Citons la maison Marchand qui occupe de 3 à 400 ouvriers et traite 35.000 tonnes de graines oléagineuses et surtout les Huileries et Savonneries G. Lesieur avec 400 ouvriers et traitant plus de 100.000 tonnes de graines, pour la fabrication des huiles végétales, comestibles et industrielles et des savons de ménage.

Il existe plusieurs raffineries de pétrole sur le territoire de

Saint-Pol-sur-Mer et Dunkerque est un grand port d'importation de pétrole. Signalons aussi une raffinerie de soufre qui traite du soufre brut venant de Sicile et qu'elle expédie ensuite dans toute la France et principalement dans la région des vignobles du midi.

Une fabrique de borax importe des borates de la Turquie d'Asie, du Chili et de la République Argentine et les réexpédie, après raffinage, dans tous les pays d'Europe, au Japon et dans les Républiques Sud-Américaines.

Il convient de ne pas oublier de nombreuses briqueteries, fabriques d'engrais, cartonneries, tuileries, etc...

§ II. == L'arrière-pays.

La fonction locale ne joue qu'un très faible rôle dans l'activité du port de DUNKERQUE ; c'est grâce à la proximité de la plus importante région industrielle de France que DUNKERQUE a pris une place de premier plan parmi les ports français.

Nous examinerons rapidement les données numériques de cette production et nous étudierons quelles sont ses relations avec le port de Dunkerque au point de vue importation et exportation.

L'industrie sidérurgique tient une place très importante. En 1934, la production de la fonte était en milliers de tonnes, pour la France entière, de 6.155 et pour le Nord de 784, soit une proportion de 12,5 % ; pour l'acier fondu brut, le Nord venait en tête avec 1.059, soit 17,1 %, la production de la France entière étant de 6.174. Cependant, à cause de la dévalorisation monétaire dans nombre de pays et de la pratique généralisée du dumping, les exportations, en 1934, sont réduites de 60 à 75 % par rapport à l'année 1930.

Dans le Hainaut et le Douaisis se trouvent de nombreuses manufactures de matériel roulant, des tréfileries, des câbleries, chaudronneries, fonderies de bronze et d'acier, des usines d'emboutissage, fabriques de charpentes métalliques, matériaux de mines, etc...

Dans la région de Lille, les principales spécialités sont les suivantes : constructions métalliques et serrureries, fonderie de fer, d'acier et de cuivre, en particulier robinetterie pour les chemins de fer et la Marine, mécanique générale, chaudronnerie de cuivre matériel de sucrerie, raffineries, brasseries et distilleries, fabriques de locomotives et de matériel roulant, matériel électrique et accessoires, machines agricoles, matériel textile.

Quelques chiffres mettent en valeur l'importance de l'industrie houillère pour les bassins du Nord et du Pas-de-Calais :

	1930	1934	Proportion du Nord pour l'ensemble de la production française
Extraction	35 millions de tonnes	30,5	62,8 %
Fabrication du coke	3.335.000 tonnes		81,3 %
Agglomérés	3.353.000		60,1 %
Semi-coke et combustibles semi-distillé..	394.000		

Cette industrie occupe près de 148.000 ouvriers. Des essais d'expédition vers les côtes de l'Ouest ont été tentés et en 1934, 320.000 tonnes avaient été transitées par DUNKERQUE et Calais. Par contre, aux colonies où la concurrence joue à plein, le charbon anglais gagne partout du terrain.

Voici quelques chiffres relatifs aux exportations des mines du Nord et du Pas-de-Calais, pour tous combustibles décomptés en houille.

	1929	1934
Total des exportations en tonnes.	2.350.000	520.000
dont pour les colonies françaises.	207.000	79.000
la Belgique	1.648.000	265.000
la Suisse	271.000	164.000
l'Italie	139.000	14.000

Les industries textiles sont les plus importantes de toutes les industries du Nord. Tous les textiles, lin, coton, laine, jute, chanvre et leurs succédanés, ramie, sisal, soie artificielle, etc... sont travaillés dans cette région.

L'industrie de la laine est la plus ancienne et la plus complète, quelques chiffres préciseront l'importance du matériel employé : il comprend 2.800 peigneuses, 2.330.000 broches de filature de laine peignée, 680.000 broches de filature de laine cardée, 60.000 métiers à tisser; et plus de 200.000 ouvriers sont employés dans ces usines.

Cet outillage représente approximativement 6 % du matériel mondial pour les peigneuses; 11,5 % pour les broches à filer et 12,5 % pour les métiers à tisser.

Le centre de Roubaix et Tourcoing est le royaume des tissus de toute nature : habillement, robes et draperies, tapis, ameublement

(75 % de la production nationale), bonneterie, couvertures, vêtements, teintures et apprêts.

Pour le coton, on distingue 2 centres nettement distincts, l'un autour de Lille qui traite surtout des cotons d'Egypte, l'autre autour de Roubaix, Tourcoing, où l'on travaille des cotons américains. 10.172.000 broches à filer, 1.500.000 broches à retordre, près de 200.000 métiers mécaniques à tisser, 285 machines à imprimer placent, au point de vue outillage, l'industrie cotonnière française au 3^e rang dans le monde.

Le groupe de Lille comprend 25 filatures avec 1.680.000 broches à filer et 800.000 broches à retordre tandis que le groupe Roubaix-Tourcoing a 36 filatures et 1.250.000 broches à filer, 280.000 broches à retordre. Plus de 230.000 ouvriers sont employés dans cette industrie. Signalons que le marché métropolitain absorbe à lui-même 60 à 65 % de la production, et nos colonies 20 à 25 %.

Dans le monde, l'industrie française de la filature du lin occupe le 2^e rang après l'Angleterre, et elle est presque tout entière concentrée dans l'arrondissement de Lille. Elle représente 570.000 broches et occupe 22.000 ouvriers pour la fabrication de toutes les sortes de toiles et de fil.

Citons, en outre, les filatures de jute, les fabriques de toile d'Armentières, les rubaneries de Comines et de Wervick, les magasins de confections, les fabriques de tulle et broderie de Calais et de Caudry, etc... Le Nord possède aussi des industries secondaires de toutes sortes. Industries alimentaires : sucreries, distilleries, raffineries, brasseries, usines de produits mélassés, vinaigreries, meuneries, etc..., des industries se rapportant aux bâtiments, ciments Portland de Boulogne, briqueteries, faïenceries et céramiques, usines de produits réfractaires, marbreries.

Industries de la verrerie : verre à vitre, à bouteille (63 millions de bouteilles sur une production totale de 320 millions pour toute la France).

Industrie du cuir.

Nombreuses usines de produits chimiques et de fabrication d'engrais superphosphatés (production du Nord en 1934 : 164.000 tonnes).

Après cette description plus que sommaire de l'activité industrielle du Nord, étudions quels sont les éléments de trafic soit à l'importation où à l'exportation que ces industries peuvent fournir aux ports de la région et en particulier à DUNKERQUE.

Etant donné la densité des populations dans la France du Nord, les industries agricoles de cette région quoique portées à un haut

degré de perfection, n'entretiennent pas, au moins l'exportation, des relations très suivies avec l'étranger : importation d'engrais, faible exportation de blé en cas d'excédent. Il y a un certain trafic de fruits et de légumes avec l'Angleterre. Ce trafic tend du reste à diminuer en raison des efforts entrepris par la Grande Bretagne pour produire sur son sol une partie des denrées qu'elle demandait jusqu'ici à l'Europe.

Bien que très puissantes, les *industries extractives* du Nord et de l'Est, dont la production est de l'ordre de 80 millions de tonnes ne contribuent pas non plus dans une forte proportion à l'activité du port. En effet la production des houillères ne suffit pas aux besoins du pays. Signalons un faible trafic à destination de la côte Atlantique française.

Les mines de fer de l'Est n'ont pu, jusqu'à présent, trouver de débouchés sérieux en Grande-Bretagne pour une partie de leur extraction, par suite de la trop grande importance des frais d'acheminement du minerai par rapport à la valeur de celui-ci.

Quant aux mines de potasse d'Alsace, dont le pouvoir d'exportation (800.000 tonnes) est très connu, elles effectuent leurs expéditions par Anvers, en utilisant jusqu'à ce port, soit le chemin de fer, soit la voie du Rhin. Enfin, mention doit être faite des carrières de craie du Pas-de-Calais et du Boulonnais, qui exportent chaque année, par la voie maritime, quelques dizaines de milliers de tonnes à destination des Etats-Unis de l'Amérique du Nord.

Sont seules vraiment capitales pour DUNKERQUE les industries de transformation.

L'industrie sidérurgique qui produit normalement 8.000.000 de tonnes de fonte et 5.000.000 de tonnes d'acier, importe annuellement du Caucase, des Indes et du Brésil d'imposants tonnages de minerai, de manganèse (800.000 tonnes) et exporte outre 500.000 tonnes de fonte, de très grosses quantités d'acier sous forme de demi-produits (1.800.000 tonnes) et de produits finis (1.200.000 tonnes).

Les filatures de coton d'Hazebrouck, de Lille, de Roubaix, de Tourcoing, de Wasquehal, de Lomme, de Fournies, de Nancy, de Belfort et de Saint-Dié; les *filatures de laine* de Roubaix, de Tourcoing, de Reims, de Troyes, de Sedan, de Mulhouse et de Colmar, enfin les *filatures de jute* de Dunkerque, de Saint-Pol, d'Abbeville, d'Ailly-sur-Somme, de Bischewiller et de Colmar jouent un rôle très important dans l'activité de notre port. Dans leur ensemble elles disposent d'une dizaine de millions de broches, occupent plus de 500.000 ouvriers, utilisent chaque année près de 600.000 tonnes de fibres textiles provenant pour la presque totalité de l'étranger.

Les exportations des ateliers de constructions métalliques de Lille, Roubaix, Valenciennes, Saint-Dizier peuvent être évaluées à 250.000 tonnes par an ; sont également situées dans la zone d'influence du port de Dunkerque à Saint-Amand, à Auby, à Mortagne les établissements qui traitent les minerais de zinc, et si leurs exportations sont nulles, leur fabrication (60.000 tonnes) étant loin de suffire à la consommation nationale, leurs importations de minerais ne sont pas négligeables (100.000 tonnes).

Les industries chimiques dans leur extrême variété sont également de nature à retenir l'attention.

Leurs usines, surtout importatrices, si l'on excepte celles qui se livrent dans les départements du Nord, du Pas-de-Calais et de l'Aisne à la fabrication des ciments, produisent l'acide sulfurique (Lomme et à Roubaix), de l'acide chlorhydrique, de l'acide nitrique (à Béthune, Aniche, à Lens), de la soude (dans la Moselle, Meurthe-et-Moselle), des engrais phosphatés, des combustibles liquides (à Dunkerque et à Croix-Wasqual), du soufre, du borax, du savon, de l'huile de lin, du papier, du carton, de la soie artificielle, de l'amidon, des extraits tannants et des cuirs tannés, etc...

De nombreuses usines d'alimentation sont tournées vers la consommation intérieure, mais il s'agit de réception de tonnages d'appoint nécessaires aux quelques 800 minoteries, 200 malteries, 80 féculeries, de déchargement de matières premières utilisées par les mairseries, rizeries, les chocolateries, les huileries, ou bien encore de l'exportation d'une fraction de la production des 75 raffineries de sucre du Nord et de l'Est, des biscuiteries de Reims et d'Eprenay et 30 confitureries des départements du Nord et de la Meuse.

CHAPITRE II

LE TRAFIC DU PORT DE DUNKERQUE

L'étude des ressources de la région desservie par DUNKERQUE nous a amené à la description du trafic de ce port. Après avoir donné les quelques chiffres indispensables pour préciser l'activité du port, nous étudierons ensuite les éléments du trafic, d'abord par provenance et ensuite par catégories de marchandises.

En 1913, le trafic de DUNKERQUE avait été de 3.584.000 tonnes

dont 974.000 tonnes à l'exportation et 2.610.000 tonnes à l'importation dont :

66.300	tonnes	de charbon.
140.600	»	de laines.
696.500	»	de céréales et de farines.
290.900	»	de nitrate de soude.
191.600	»	de bois.
11.600	»	de pétrole brut.
270.680	»	de graines oléagineuses.

Le commerce total de la France s'étant élevé pendant cette même année à 49.914.000 tonnes, dont 40.053.000 tonnes d'importation et 9.861.000 tonnes d'exportation, Dunkerque y avait contribué jusqu'à concurrence de 7,18 % (6,51 % pour les importations et 9,87 % pour les exportations).

En 1935, le trafic total s'est élevé à 4.350.600 tonnes, soit 2.372.654 aux importations et 1.977.906 aux exportations plaçant Dunkerque au quatrième rang après Marseille, Rouen et le Havre.

Voici un tableau permettant de comparer pour les principaux produits, les quantités importées en 1913, 1929 et 1933 (en tonnes).

Textiles.	1913	1929	1933
Laine	141.000	152.000	99.000
Coton	39.000	88.000	85.000
Jute	52.000	60.000	34.000
Autres	50.000	17.000	4.000
Totaux	282.000	317.000	222.000

Graines oléagineuses.	1913	1929	1933
Arachides	40.000	88.000	110.000
Graines de Lin	169.000	84.000	134.000
Autres	62.000	26.000	26.000
Totaux	271.000	198.000	271.000

Céréales.	1913	1929	1933
Blé	190.000	153.000	33.000
Maïs	191.000	282.000	125.000
Orge	77.000	55.000	45.000
Riz	69.000	30.000	102.000
Autres	185.000	34.000	11.000
Totaux	712.000	554.000	316.000

Minéraux.

Manganèse	77.000	256.000	130.000
Fer	103.000	305.000	89.000
Zinc	94.000	118.000	12.000
Autres	14.000	6.000	3.000
Totaux	288.000	685.000	234.000

Divers.

Nitrate de Soude	221.000	224.000	63.000
Phosphate	45.000	66.000	56.000
Bois	199.000	111.000	93.000
Charbon	66.000	271.000	82.000
Produits pétrolifères	74.000	339.000	400.000
Vin	9.000	119.000	86.000
Sucre	»	44.000	39.000
Marchandises diverses	443.000	654.000	698.000
Total des importations..	2.610.000	3.582.000	2.560.000

STATISTIQUES DES EXPORTATIONS (EN TONNES)

Fer et Machines	158.000	743.000	553.000
Charbon	156.000	246.000	209.000
Ciments	81.000	151.000	81.000
Craie	25.000	39.000	24.000
Sucre	15.000	71.000	46.000
Briques	1.000	8.000	—
Marchandises diverses	538.000	561.000	409.000
Total des Exportations.	974.000	1.819.000	1.322.000
Trafic total	3.584.000	5.401.000	3.882.000

Le trafic de Dunkerque, qui n'était que de 197.000 tonnes de marchandises en 1844, a atteint le premier million en 1875, le deuxième million en 1888 et le troisième en 1906. Dans les années d'après guerre, le chiffre le plus élevé est celui de 1929 : 5.401.000, le plus faible celui de 1926 : 2.917.000 à cause de la grève qui paralysa quatre mois le port de DUNKERQUE.

§ I. == Relation par pays.

La répartition de ce trafic entre les différents pays du monde est très intéressant et elle montre que notre port est en relation avec tous les pays, son activité se dispersant sur la plupart des marchan-

dises qui peuvent faire l'objet d'un courant d'importation ou d'exportation entre la France et les autres pays du monde.

Voici un tableau du commerce général (par mer seulement), importation et exportation, par pays de provenance pour l'année 1933.

1° Pays étrangers :	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Quintaux	%	Quintaux	%
A. - d'Europe				
Danemark	27.305	0,11	214.680	1,37
Espagne	975.907	4,10	79.090	0,50
Finlande	325.002	1,36	200	»
Grande-Bretagne	380.479	1,59	1.230.053	7,86
Italie	293	»	755.545	4,83
Roumanie	311.866	1,31	140	»
Suède	834.590	3,50	1.484	»
U.R.S.S.	1.200.808	5,04	36	»
Autres pays	441.835	1,80	458.977	2,87
	4.498.085	18,81	2.740.205	17,43
B. - d'Afrique.				
Maroc Espagnol et Iles Canaries	568.931	2,39	286.067	1,83
Egypte	311.234	1,30	38.994	0,25
Union Sud-Africaine.	327.908	1,37	79	»
Autres pays	425.229	1,78	10.936	0,06
	1.633.302	6,84	336.076	2,14
C. - d'Asie et d'Océanie.				
Chine	172.679	0,72	221.657	1,41
Indes Anglaises	1.687.853	7,09	125.752	0,80
Irak	288.215	1,21	2.448	0,01
Perse	2.085.105	8,74	384	»
Australie	312.435	1,31	8.066	0,05
Autres pays	289.907	1,20	139.263	0,88
	4.836.194	20,27	497.570	3,15
D. - d'Amérique				
Argentine	1.505.646	6,32	93.258	0,59
Chili	370.994	1,56	19.590	0,12
Etats-Unis	3.468.301	14,57	427.564	2,73
Autres pays	1.240.206	5,12	6.514	0,02
Totaux	6.585.147	27,57	546.926	3,46

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Quintaux	%	Quintaux	%
<i>2° Colonies françaises et Pays de protectorat</i>				
A.E.F.	35.718	0,15	150.224	0,96
A.O.F.	637.457	2,67	356.590	2,28
Algérie	1.242.827	5,22	2.394.957	15,32
Indo-Chine	1.892.214	7,95	599.791	3,83
Madagascar	152.789	0,63	218.995	1,40
Maroc	647.973	2,72	415.192	2,58
Tunisie	802.263	3,36	358.369	2,29
Autres	173.022	0,28	524.651	3,33
Totaux	5.484.263	22,98	5.018.769	31,99
Transit direct et pro- vision de bord	416.913	1,75	850.696	5,44
Cabotage National ..	346.170	1,45	5.461.600	34,93
TOTAL	23.800.074	100,00	15.632.442	100,00

Un simple regard sur ce tableau permet de constater que le port de DUNKERQUE est en rapport avec tous les pays du monde et que, malgré son éloignement de nos possessions africaines par rapport aux autres ports français, le commerce avec nos colonies absorbe une part importante de son activité.

En Europe, son principal client est l'Angleterre, ce qui est très normal vu la proximité des grands centres de Grande-Bretagne. Cependant c'est un commerce assez instable; à l'importation DUNKERQUE reçoit des houilles et cokes de Newcastle et de Cardiff, des produits spéciaux pour l'industrie métallurgique (broches, pièces de métiers) et chimiques (sulfate d'ammoniaque), des brais, des tourteaux de ricin et de colza. A l'exportation, signalons les ciments du Boulonnais, parfois de la houille, ce qui semble une anomalie que nous expliquerons quand nous étudierons la question du charbon à DUNKERQUE des minerais de fer, de la craie du Pas-de-Calais, etc... et nombre de produits divers que l'Angleterre redistribue par le monde.

Les importations des pays Méditerranéens consistent en chanvre, en fruits, oranges, figues et primeurs; l'Espagne nous envoie aussi des minerais de zinc et des pyrites de cuivre d'Huelva.

Le commerce avec les pays Scandinaves porte sur les bois du Nord en général, sur les peaux, les lins et les chanvres, pâtes de

cellulose, goudron. Le Danemark nous envoie aussi des produits alimentaires : beurre, lait concentré, margarine, de l'avoine ; la Suède, du zinc, des minerais de fer. A l'exportation, signalons des tourteaux, fontes brutes, tissus, engrais, arachides, sucre, champagne, etc...

La Roumanie nous expédie du pétrole ainsi que l'U.R.S.S. et citons aussi le borax de Turquie.

Les importations des pays africains sont assez importantes et portent sur les fruits exotiques, surtout des bananes des Canaries et aussi sur les laines de l'Union Sud-Africaine et les cotons d'Egypte et du Congo, mais surtout sur les produits oléagineux : arachide, huile de palme, etc...

Les exportations consistent principalement en machines, rails, fers et aussi farines pour le Maroc, etc...

D'Asie, DUNKERQUE importe deux produits types : le coton des Indes et le pétrole de la Perse et de l'Irak. L'Extrême-Orient nous envoie du riz, des bois de chêne, de la soie. DUNKERQUE fait un commerce très important avec les Indes ; de ces pays nous recevons des céréales : blé, riz ; des graines oléagineuses (lin, moutarde, colza, pavot) ; des arachides, du coton et du jute, des minerais de manganèse du Dekkan et de Birmanie et des minerais de zinc.

D'Océanie, citons les laines d'Australie et aussi quelques graines oléagineuses : coprah des Indes Néerlandaises ou céréales de la Nouvelle-Zélande.

Les pays d'Amérique tiennent une grande place dans nos importations comme dans tous les pays neufs.

Du Canada nous recevons des céréales, des Etats-Unis du coton, des bois, des phosphates de la Floride et du Mississipi, du pétrole, du cuivre, des tabacs, un peu de houille, surtout après guerre ; du Mexique, du pétrole, du plomb.

L'Amérique du Sud expédie du café du Brésil ainsi que des minerais de manganèse ; l'Argentine, des viandes frigorifiées, des peaux, des suifs, des laines et des céréales ; le Chili, des nitrates de soude.

Les Antilles nous envoient des bananes, du sucre de Cuba, des bois de teinture, mais le trafic a beaucoup diminué.

Les colonies françaises comptent parmi nos plus gros clients et nous étudierons plus spécialement leurs relations avec DUNKERQUE parce que trop souvent elles ont été laissées dans l'ombre. En effet, DUNKERQUE joue dans le commerce de la France et de ses colonies

un rôle de premier plan. Il reçoit le 1/10^e des importations et n'assure pas moins du 1/4 des exportations vers nos colonies.

Voici quelques chiffres avec la proportion du trafic de DUNKERQUE par rapport au commerce général de la France.

	1910 (en tonnes)	%	1932 (en tonnes)	%
IMPORTATION				
Afrique du Nord	137.000	6,5	331.000	8,7
Autres Colonies	36.000	3,7	146.000	11,
	173.000	5,6	477.000	9,3
EXPORTATION				
Afrique du Nord	112.000	12,5	366.000	19,5
Autres Colonies	94.000	19,	187.000	35,9
	206.000	14,8	553.000	23,1
Totaux :				
Afrique du Nord	249.000	8,3	697.000	12,3
Autres Colonies	130.000	8,5	333.000	18,
	379.000	8,5	1.030.000	13,7

C'est avec l'*Algérie* que les relations de DUNKERQUE sont les plus fréquentes ; il existe plusieurs services réguliers, en particulier ceux de la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord qui visitent presque tous les ports algériens.

Les importations sont passées de 50.833 tonnes en 1913 à 160.000 tonnes en 1932.

Les exportations de 56.299 tonnes à 250.926 tonnes.

Les principaux produits importés sont tout d'abord le vin : 190.196 tonnes en 1932 contre 8.842 tonnes en 1914 ; sa consommation est devenue très forte dans le Nord depuis la guerre, mais il ne faut pas oublier la redoutable concurrence de ROUEN dans l'importation des vins.

Les importations des blés et des minerais de fer qui étaient nulles avant guerre étaient respectivement en 1932 de 24.706 tonnes et 15.295 tonnes. Nous recevons de plus de l'orge, du tabac et des phosphates, malgré la concurrence de nos phosphates français.

Nos exportations portent principalement sur les fers et aciers, le charbon, le ciment, les sucres, les ouvrages en fonte, la chicorée, les farines et les engrais.

Voici quelques chiffres :

	1914	1932
Fers et aciers	62.766	81.536
Houille	120.977	26.983
Ciment	36.819	28.656
Sucre	24.140	31.516

La diminution importante de nos exportations de charbon provient du développement de la concurrence anglaise sur les côtes d'Afrique et de la diminution de la consommation du charbon au profit du pétrole.

Notre commerce avec la *Tunisie* s'est considérablement développé comme le prouveront ces quelques chiffres :

	1913	1932
Importation	54.002	114.044
dont Orge	37.764	30.295
Phosphates naturels..	9.194	57.273
Blé		19.034
Exportation	76.018	51.462

La progression très sensible des importations de blé résulte de l'application actuelle des contingentements et d'une politique de protection des importations de nos colonies. Les autres importations portent sur les minerais de fer, les vins, les produits oléagineux. Parmi les exportations, citons : les sucres, la houille, les fers et aciers, etc...

Les échanges entre Dunkerque et le *Maroc* n'ont pas pris toute l'importance que l'on aurait pu souhaiter. Les importations qui se sont élevées en 1932 à 56.674 tonnes contre 1.189 en 1913 portent principalement sur les orges (30.681 tonnes) puis les phosphates, le blé, le maïs et les graines de lin. Les exportations qui atteignirent le chiffre de 63.646 tonnes en 1934 contre 2.493 en 1913 portèrent sur les fers et aciers, les ouvrages en métaux, la houille, etc...

Avec l'*Afrique Occidentale Française*, les relations portent principalement sur les arachides en cosses ou décortiquées (23.635 tonnes); l'huile de palme, les bois exotiques donnant un total de 28.300 tonnes. Nous exportons surtout du ciment (12.766 tonnes), de la houille, des ouvrages manufacturés, du riz, etc...

Les bois tiennent une large place dans notre commerce avec l'*Afrique Equatoriale Française* (1.748 tonnes sur 2.627 tonnes en 1932); et aux exportations signalons, sur 31.676 tonnes, le ciment avec 14.260 tonnes, la houille, les ouvrages métalliques, les rails, etc...

Madagascar nous a fourni 9.172 tonnes de manioc en 1932 pour

un total d'importation de 11.666 tonnes, et nous lui avons expédié 25.917 tonnes de ciment, du fer, de la houille pour un total de 33.271 tonnes.

L'*Indochine* est un des gros clients de l'industrie française, en même temps qu'un de nos fournisseurs de riz et autres produits alimentaires.

Voici les chiffres des importations, des exportations pour 1913 et 1932 :

	1913	1932		1913	1932
IMPORTATION ...	131.181	96.700	EXPORTATION ..	31.540	41.405
dont Maïs	46.521	39.691	dont		
Brisures de riz..	35.046	35.082	fer et aciers.	12.333	19.887
Riz entier	32.857	14.128	Ouvrages		
Minerais de zinc.	11.454	3.657	en métaux	3.913	15.045

Indiquons de plus que nos *colonies du Pacifique* nous envoient des bois exotiques et des minerais de chrome. Nous avons exporté en Syrie, en 1932 : 13.744 tonnes dont 11.480 tonnes de tubes de fer et acier pour la construction des pipes-lines.

§ II. = Les principaux éléments du trafic.

A) IMPORTATION. — Après cette étude rapide du trafic de Dunkerque par pays, nous allons étudier séparément les principales marchandises qui transitent par notre port.

Nous examinerons successivement les caractères du trafic des textiles, des graines oléagineuses, des céréales, des minerais et de divers produits tels les phosphates, la houille, le pétrole, le sucre et le vin, et aussi les objets manufacturés, les ciments et craies, etc...

La situation même du port de Dunkerque explique les raisons qui en ont fait un grand port d'importation de produits textiles desservant l'un des plus importants centres industriels du monde pour la filature et le tissage.

En 1935, on a enregistré une entrée de 194.310 tonnes de textiles et 349 tonnes à l'exportation.

Laines : Importations en 1934 : 82.821 tonnes. (Chiffre maximum atteint : 152.000 tonnes en 1929).

Le marché des laines s'est assaini dans ces dernières années et une certaine hausse des cours en est résultée. Les stocks s'élevaient, le 30 juin 1935, à 6 % de la production annuelle ne représentant que la consommation mondiale de 12 jours, et de plus il y a une

diminution de la production dans nos pays européens et aussi en Argentine qui s'oriente vers la production de la viande.

Les principaux pays importateurs sont l'Australie et la Nouvelle Zélande (75 %) puis l'Afrique du Sud (15 %) et enfin l'Argentine (5 %) et nos possessions d'Afrique du Nord (5 %).

Cotons : Importation en 1934 : 62.639 tonnes (88.000 chiffre maximum atteint). Il semble que les importations soient actuellement en progression sensible; en effet, du 11 octobre 1935 à fin janvier 1936, notre port a reçu la visite de 58 bateaux cotonniers qui ont débarqué 131.100 balles de coton, soit un poids de 32.500 tonnes de coton de l'Amérique du Nord provenant surtout des ports du Golfe du Texas, alors qu'en 1925 Dunkerque ne recevait que 5 à 6.000 balles de coton d'Amérique par année.

Ces achats importants sont le résultat de plusieurs facteurs.

Depuis 3 ans les filatures vivaient sur des stocks qui viennent actuellement à épuisement. Au mois de septembre 1935, les entrepôts publics de Dunkerque, Lille, Roubaix et Tourcoing n'avaient pour ainsi dire plus de coton. Le chiffre de 250.000 balles qui constitue le stock mensuel emmagasiné au port du Havre s'est abaissé à cette époque à 45.000 balles. Si aucune balle n'a été expédiée en Italie, il est certain que ce pays nous a acheté, avant l'application des sanctions, une grosse quantité de tissus nécessaires à l'approvisionnement de l'armée.

En outre, il y a eu en Amérique une hausse du prix du coton par suite de la diminution des stocks et d'une récolte défavorable en 1935.

Enfin certains filateurs craignant une dévaluation ont voulu constituer des stocks d'une marchandise qui aura toujours une valeur or. Toutefois le cours élevé du coton réduit le nombre des firmes qui peuvent prendre de telles assurances, un stock de 1.000 à 2.000 balles représentant un capital immobilisé de 2.600.000 à 5.200.000 francs.

Dunkerque importe du coton d'Egypte, des Etats-Unis et des Indes Anglaises.

En 1934, sur un montant d'importations de 62.639 tonnes, 23.954 provenaient d'Egypte, 19.584 des Etats-Unis, 19.101 des Indes Anglaises.

Le coton d'Egypte, qui est le plus recherché comme qualité, est protégé par une surtaxe d'entrepôt de 180 francs par tonne. Ces cotons passent tous par Dunkerque et sont expédiés par fer ou camions dans la région lilloise. Dans les bonnes années, la moyenne des importations est de 25 à 30.000 tonnes.

Les cotons d'Amérique provenant du Golfe de Mexique et principalement des ports de Galveston, Hourston et Nouvelle-Orléans sont, eux aussi, protégés par une surtaxe d'entrepôt de 180 francs par tonne. Le trafic qui auparavant était l'apanage du Havre, est actuellement souvent détourné sur Dunkerque, surtout pour les cotons destinés aux filatures du Nord, alors que les industriels des Vosges et de l'Alsace continuent à s'approvisionner sur la place du Havre mieux outillée. Dunkerque peut recevoir par an 40.000 tonnes de coton des Etats-Unis et même davantage.

Le coton des Indes qui n'est pas couvert par la surtaxe d'entrepôt abandonne notre port au profit de Gand et d'Anvers et la dévaluation belge n'a fait qu'accentuer ce mouvement.

Mentionnons encore les envois des pays qui, comme le Brésil, le Soudan, le Congo développent la culture du coton; leurs importations par DUNKERQUE s'élèvent à près de 10.000 tonnes.

Le Jute : Les importations par Dunkerque se sont élevées à 173.800 quintaux pour la campagne 1934-35 après avoir atteint 362.793 quintaux en 1928-29. La région de Dunkerque est un centre très important de filature de jute représentant 27 % de la production française. Ce sont les Indes Anglaises qui fournissent notre pays de ce produit, et Dunkerque importe près de 40 % des quantités totales nécessaires à l'industrie nationale.

Le lin : Avant la guerre, le trafic linier de notre port était très important. Sans considérer les arrivages de graines des Indes et d'Argentine qui totalisaient des tonnages exceptionnels, les graines pour semences de lin à fibres provenant de Hollande ou de Russie étaient importées en quantités considérables. En filasse et étoupe, nos arrivages ont été, en 1914, de 22.617 tonnes. La France ne reçoit plus actuellement de la Russie et des Pays-Baltes que 56 % du tonnage des lins qu'elle importait avant la guerre. La diminution de ce trafic vient de la réduction des exportations des Pays-Baltes et de la Russie et surtout du détournement de ce trafic par les ports belges, Gand en particulier, plus près des grandes filatures de la région lilloise. En outre, le groupement aux environs de Gand de la plupart des filatures belges de lin a facilité dans ce port le développement de fortes maisons d'importations qui ont organisé ces dépôts de classement et font des ventes par lots triés qui attirent les filateurs français.

Graines oléagineuses : Importations 1933 : 271.000 tonnes. Par une coïncidence curieuse ce chiffre est identique à celui de 1913, mais les importations d'arachides se sont élevées de 40.000 à 111.000 tonnes, compensées par une diminution des importations de graines de lin; 169.000 tonnes à 134.000 tonnes, et des graines diverses :

moutarde, pavot, coton. Le développement des arrivages des graines d'arachides provenant du Sénégal tient au développement de la production d'huiles alimentaires dans la région de Dunkerque consécutive à un abandon partiel de la fabrication des huiles industrielles.

Céréales : Importations en 1933 : 316.000 tonnes (1913, 712.000 tonnes). Dunkerque est un port remarquablement outillé pour la manutention des céréales, mais il est peu de trafic qui subisse d'aussi grandes variations. Les importations de froment en particulier sont des plus irrégulières, par suite de la situation spéciale de la France qui se suffit, en principe, à elle-même dans les années normales, et des contingentements ayant complètement faussé le régime des importations. Dunkerque reçoit surtout du blé américain : Argentine et Canada, plutôt que du blé australien ou hindou qui entre en France par Marseille. Par contre, Dunkerque a importé, en 1933, 102.000 tonnes de riz contre 69.000 tonnes en 1913, excédent dû au développement de la consommation du riz depuis la guerre et à l'emploi de la farine de riz comme succédané de la farine de blé pour la panification. Mentionnons encore les importations d'orge (45.000 tonnes) représentant 48 % du chiffre des importations françaises et les importations de seigle provenant de Pologne, d'Allemagne et des Etats-Unis. Le maïs tient le premier rang parmi les céréales avec 125.000 tonnes en 1933 contre 191.000 en 1913. La presque totalité des importations vient de la République Argentine (75 %) suivie des Etats-Unis (15 %) et de l'Indochine (10 %).

Minerais : Ils occupent une place importante dans le chiffre des importations : 234.000 tonnes en 1933 au lieu de 288.000 en 1913 et 685.000 tonnes en 1929. Les variations sont en étroite corrélation avec l'activité des usines métallurgiques de la région du Nord, Dunkerque important surtout des minerais de manganèse et des minerais de fer.

Plus de la moitié des importations françaises de minerais de manganèse, arrivant à Dunkerque, proviennent surtout des Indes Anglaises, ce produit étant, en effet, indispensable à l'industrie sidérurgique où son emploi se développe chaque jour.

Les importations de minerais de fer se doivent d'être assez faibles dans notre région du Nord qui se trouve assez rapprochée de nos riches gisements de l'Est. Aussi, les importations de Dunkerque n'atteignent-elles que 89.000 tonnes provenant d'Algérie, Tunisie, de Suède et d'Espagne; elles n'alimentent que les usines trop peu nombreuses de la région dunkerquoise.

Une diminution très importante s'est produite dans les importations de minerais de zinc qui n'étaient plus que 12.000 tonnes en

1933, provenant du Mexique et de l'Australie, de nos colonies d'Indo-Chine, de Tunisie et d'Algérie.

Les nitrates de soude : Importations 1935 : 41.000 tonnes. — Dunkerque eut pendant longtemps un quasi monopole pour les importations françaises de nitrates. Avant la guerre, toute une flotte de voiliers de la Compagnie Bordes faisait le trafic des nitrates du Chili par le Cap Horn et les grands « clippers » apportèrent, en 1900, 235.000 tonnes de nitrates du Chili, alors qu'en 1935, les importations de ce pays n'étaient plus que de 33.000 tonnes. Les autres nitrates importés étaient représentés par des nitrates synthétiques américains, norvégiens ou allemands. Aucune importation de provenance américaine n'a été autorisée au cours de la campagne dernière.

Si l'on tient compte de la production actuelle française de nitrates synthétiques, il est à craindre que les importations de nitrates continuent à diminuer. Dunkerque doit d'ailleurs lutter, non seulement contre la concurrence étrangère, mais encore contre celle des ports français, tels que Calais, Rouen et Dieppe qui ne recevaient pas de nitrates auparavant et qui s'inscrivent maintenant au nombre des établissements maritimes réceptonnaires de cette marchandise.

Les Bois : Importations : 62.195 tonnes. — Ce chiffre est en diminution par rapport aux années précédentes, le commerce des bois étant de plus en plus difficile et Dunkerque devant supporter la concurrence redoutable du port de Calais. Les principaux fournisseurs furent les pays Scandinaves et Baltes, la Roumanie, la Pologne et l'Amérique. La part des pays coloniaux dans le trafic des bois à Dunkerque est des plus minimes : 5 %.

Charbon : En 1933 : Importations, 82.000 tonnes. — Exportations, 209.000 tonnes. L'importance du trafic charbonnier dans notre port nécessitera quelques développements; car la position de Dunkerque, situé entre deux grands centres charbonniers, est très intéressante. On remarquera d'abord que Dunkerque est surtout un port exportateur, à la différence de tous les autres ports français, car la France importe annuellement quelque vingt millions de tonnes de houille.

Comme port charbonnier, Dunkerque joue un triple rôle :

1° Il pourvoit, comme tout port, au ravitaillement en charbon d'une partie des navires qui le fréquentent;

2° Il assure certains échanges avec l'étranger et, par suite de sa position entre les bassins houillers anglais et français, effectue, suivant les circonstances, ou bien la réception de charbons anglais

destinés à la consommation française ou bien l'exportation, soit vers l'Angleterre, soit vers nos colonies des charbons français;

3° Il expédie parfois certains tonnages de ces mêmes charbons à destination des côtes métropolitaines.

En premier lieu, Dunkerque approvisionne les navires en combustibles minéraux dans la mesure même qu'impliquent le faible éloignement des ports charbonniers anglais et l'attrait des prix pratiqués dans ces ports. La mission de Dunkerque est modeste et n'a jamais porté sur un tonnage de beaucoup supérieur à 150.000 tonnes par an. Ses provisions de bord, principalement embarquées sur des navires français consistent en houilles crues, 2.000 à 4.000 tonnes d'agglomérés étant seulement d'ordinaire chargés en soutes. Quant à l'origine de ces houilles, elle est pour partie étrangère, c'est-à-dire anglaise, alors que les agglomérés sont de provenance française.

Par sa situation, Dunkerque est un des rares ports français qui soit appelé à remplir simultanément l'office de lieu de réception et de lieu d'expédition. Voici quelques chiffres sur le trafic par Dunkerque :

	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS	TOTAL (en milliers de tonnes)
1913	66	80	146
1920	1.768	40	1.808
1923	2.063	93	2.156
1929	271	345	616
1934	36	89	125

Ces chiffres prouvent l'importance des variations du trafic soit à l'importation, soit aux exportations. La diminution régulière des importations, depuis 1930, est imputable aux contingentements de celles-ci et au ralentissement de l'activité économique due à la crise.

Les houilles reçues proviennent surtout de la Grande-Bretagne bien que dans les années passées l'Allemagne et les Etats-Unis et plus récemment, les Pays-Bas, aient également effectué quelques fournitures.

Les exportations, avant tout composées d'agglomérés (la houille crue étant embarquée comme provisions de bord), sont en général dirigées sur l'Algérie et les colonies françaises.

En 1934 : Algérie : 250.000 tonnes; Autres colonies : 160.000 tonnes.

Par contre, les exportations au cabotage ont pris un grand développement ces dernières années. L'importance des tonnages

chargés, en 1934, pour les ports de l'Océan, en particulier, est très remarquable.

Voici quelques chiffres (en milliers de tonnes) :

	Exportation au cabotage	dont pour la côte de Méditerranée	et pour la côte Atlantique
1929	30	2	28
1930	1	—	1
1933	148	145	19
1934	392	202	189

Dunkerque possède des moyens très puissants pour la manutention du charbon, mais le trafic est essentiellement variable et reste sous l'influence directe des exportations anglaises et des besoins de l'industrie française. Le chiffre total de ce trafic est passé de 150 milliers de tonnes à 1.808 milliers de tonnes en 1920, 646 milliers de tonnes en 1929 pour retomber à 516 milliers de tonnes en 1934.

Produits pétroliers : Importations 1933 : 400.000 tonnes. — On trouve dans le développement continu des importations de ces produits une des raisons de la baisse du trafic des charbons. En effet, alors que les importations de produits pétroliers atteignaient 70.000 tonnes en 1913, elles passèrent à 117.000 en 1923, 257.000 tonnes en 1926, 338.000 en 1928 et 400.000 en 1933. Cette progression continue est remarquable parce qu'elle s'observe dans les différents ports concurrents, en particulier Le Havre et Rouen qui sont équipés pour la réception du pétrole. Le développement des moteurs à huiles lourdes, l'accroissement des transports automobiles suffisent à expliquer ce développement. Dunkerque possède d'ailleurs 3 raffineries de pétrole et dans les plans d'extension du port, on envisage la création d'un bassin pétrolier pour éviter l'attente pendant plusieurs jours, à certains moments, des bateaux-citernes qui nous apportent du pétrole provenant de Roumanie, de Russie, de Perse ou des Etats-Unis.

Vins : Importations 1935 : 115.039 tonnes. — Les importations par Dunkerque ont pris une grande importance depuis la fin de la guerre par suite du développement considérable de la consommation des vins ordinaires dans notre région au détriment de la bière. En effet, les importations qui étaient de 9.000 tonnes, en 1914, sont en progression presque constante, malgré la concurrence du port de Rouen. Dunkerque ne reçoit guère que des vins d'Algérie, destinés à la région du Nord.

Sucre : 1935, Entrées : 52.012 tonnes; Sorties : 15.808 tonnes. — A l'inverse de 1913, les importations de provenance de Cuba

(90 %) l'emportent nettement sur les exportations, notre région consommant presque tout le sucre produit.

Parmi les marchandises diverses importées, citons : les fruits exotiques, en particulier, bananes de Canaries, oranges d'Espagne et d'Algérie (10.366 tonnes en 1935) (alors que Dieppe et Le Havre sont plutôt spécialisés dans le trafic des fruits des Antilles), les goudrons des pays du Nord, les sulfates d'ammoniaque d'Allemagne, les viandes congelées dont les importations sont loin de correspondre avec l'aménagement actuel du port pour ce trafic (le hangar frigorifique permettant le stockage simultané de 60.000 quintaux de viandes), enfin, les tourteaux en baisse très sensible aussi bien à l'importation qu'à l'exportation : 1935, Importations : 4.285 tonnes; Exportations : 4.463 tonnes.

B. — EXPORTATION.

Examinons maintenant rapidement quelques produits qui, avec les charbons déjà étudiés, composent la majeure partie des exportations du port de Dunkerque.

Fers et machines : Exportations en 1933 : 553.000 tonnes. — Ces exportations caractéristiques des pays industriels sont à la base du trafic de notre port qui sert de débouché à la région du Nord.

Elles se composent de fils de fer et d'acier, de demi produits sidérurgiques (blooms, billettes, barres laminées), de rails, de machines agricoles et aussi de métiers à filer et à tisser, d'ouvrages en fonte moulée et en particulier de tuyaux, d'objets de ferronnerie, etc... Tous ces produits sont destinés aux pays neufs d'Amérique ou d'Asie et surtout à nos colonies; signalons aussi l'exportation de tuyaux, pour la construction des pipes-lines en Arabie, de rails pour le Congo ou l'Indochine, de métiers à tisser dans nombre de pays, des appareils de levage pour le Japon et le Maroc. D'ailleurs, les pays destinataires sont nombreux et ajoutons que ce trafic ne fait pas, en général, l'objet d'un courant très régulier, il s'adapte aux besoins des pays destinataires.

Le chiffre des exportations des fers était en légère régression pendant l'année 1935 sur le chiffre de 1934 (413.281 tonnes), la plus grande partie de ces fers étant destinée aux ports d'Indochine, au Japon et aussi à la côte Occidentale d'Afrique.

Ciments : Exportations en 1935 : 82.000 tonnes. — Les ciments sont une des principales marchandises entrant dans les exportations de Dunkerque. Le chiffre des exportations, qui était en augmentation depuis 1919, après avoir atteint un maximum en 1929 avec 151.000 tonnes, est revenu au palier de 1913 : 81.000 tonnes. Leurs

destinations sont assez variées : Argentine, Grande-Bretagne, Maroc, Indo-Chine, etc...

Craie : Exportations 1935 : 32.000 tonnes. — De provenance des plateaux du Boulonnais, ces exportations sont en régression par suite de la concurrence du port de Calais.

Aux exportations, citons encore les sucres et les tourteaux déjà étudiés, les briques, les sables, les tissus, les conserves, les graisses, les papiers, les farines, les huiles minérales, quelques produits chimiques (acide borique), les vins de Champagne, les eaux minérales, quelques autos et wagons à destination de nos colonies, les ardoises, les savons, etc...

Cette revue des principaux produits importés et exportés par DUNKERQUE nous a déjà montré la disproportion considérable en poids entre les importations et les exportations qui est de l'ordre 23 % en faveur des importations, elle va nous permettre de définir sur des exemples précis les caractères du trafic du port de Dunkerque et son rôle très original qui lui donne une place spéciale dans la catégorie des grands ports français puisque, pour 1935, il venait au quatrième rang avec un tonnage global de 4.350.000 tonneaux après Marseille qui venait en tête avec 8.232.575 tonneaux, Rouen, qui tenait la seconde place avec 7.916.857 tonneaux, et Le Havre, la troisième, avec 5.409.018 tonneaux, et devant Bordeaux (4.088.056 tonneaux), Nantes, Caen et Sète.

CHAPITRE III

LES CARACTERISTIQUES DU PORT DE DUNKERQUE

Avant d'étudier la nature de la fonction du port de DUNKERQUE, nous allons citer une page de Monsieur Paul de Rousiers dans son étude des grands ports de France qui, bien qu'écrite en 1909, est encore d'actualité.

Après avoir parlé de l'isolement de Dunkerque, séparé du Nord charbonnier et industriel par une zone purement agricole, il écrivait : « Le port de Dunkerque est un organisme régional et non pas seulement un organisme local. Il représente le commerce extérieur des grands centres d'industrie et de culture industrielle du Nord de la France et non pas seulement les forces productives d'une zone limitée autour de Dunkerque.

« L'industrie locale ne peut avoir sa part que dans les exportations de farines, d'huiles, de phosphates, de ciments, des fils et tissus, dont l'ensemble atteint à peine 75.000 tonnes, et cette part n'est pas prépondérante loin de là. Mais en revanche, le cultivateur picard ou flamand, le métallurgiste, le filateur, le tisseur du Nord ont besoin de Dunkerque.

« Il y a des marchandises qui traversent Dunkerque sans rien y laisser; exemple : les minerais de fer, de plomb, de zinc et de manganèse, demandés par les établissements métallurgiques de Denain et d'Anzin, d'Isbergues, etc... Les pyrites espagnols qui vont vers les usines de produits chimiques de Lille, les nitrates de soude du Chili, les tourteaux oléagineux pour la culture, la laine destinée à Roubaix, les lins pour Armentières, etc... »

Et il ajoutait ailleurs : « C'est en servant ainsi à une région active de trait d'union avec les pays d'outre-mer que Dunkerque est parvenu à gagner le rang qu'il occupe parmi nos ports français, et le transit qui s'y fait porte l'empreinte visible du genre de culture et d'industrie qui lui donne naissance ».

Dunkerque n'est-il pas, en effet, un très grand port d'importation de nitrates de soude et un port d'exportation de sucre et

d'alcool. C'est indiquer son lien étroit avec une grande région de culture betteravière, avec celle qui produit le plus de sucre et qui distille le plus, qui peut le mieux payer les engrais riches dont elle a besoin pour pousser sa production.

Selon les notions couramment admises, un port peut remplir trois fonctions : en effet, il peut être : 1° Le point de jonction le plus avantageux entre le transport par mer et le transport par terre. C'est le cas le plus fréquent et en général presque obligatoire; le port remplit alors une fonction régionale vis-à-vis de son hinterland; 2° le port peut être l'endroit où les produits importés sont manufacturés, travaillés industriellement, c'est la fonction industrielle; enfin, 3° le port peut remplir une fonction commerciale, c'est-à-dire jouer le rôle d'entrepôt, de marché de quelques marchandises, ce qui est le cas du port du Havre pour les cafés.

§ I. = Dunkerque n'est pas un port à fonction industrielle.

L'étude que nous avons faite des industries dunkerquoises nous prouve que Dunkerque ne peut être rangé dans la catégorie des ports à fonction industrielle. Par contre, Anvers possède de nombreuses industries : industries chimiques, alimentaires, mécaniques, taille du diamant, industries américaines, appareils téléphoniques : Bell téléphone et C°; industries automobiles : Général Motors, Ford, etc...

La seule industrie importante de DUNKERQUE est l'industrie pétrolifère qui a pris ces dernières années une grande extension. En effet, la nouvelle Raffinerie des Pétroles du Nord peut traiter environ 400.000 tonnes par an. A la faveur des tarifs réduits qui ont été établis pour permettre l'écoulement de ces produits dans les grands centres de consommation (région parisienne et région du Nord), les réexpéditions par fer au départ de Dunkerque ont atteint en 1933, 265.000 tonnes, en diminution de 1 % seulement sur le chiffre de 1930.

Les autres industries : meuneries, huileries, fabriques de conserves alimentent dans une proportion extrêmement faible le courant commercial du port.

L'essai de création d'une industrie lourde s'est réduite à l'installation d'une succursale des Forges de Firminy qui n'a pris qu'une importance très restreinte. Seuls, les chantiers de construction navale font preuve d'une assez grande activité, subordonnée d'ailleurs à la politique en vigueur sur les constructions, c'est-à-dire aux

subventions distribuées par l'Etat et aux commandes de la Marine Militaire ou des Compagnies assurant des services concordataires : Compagnie Générale Transatlantique, Messageries Maritimes, Chargeurs Réunis, etc...

§ II. == Dunkerque

n'est pas un port à fonction commerciale.

Malgré des efforts répétés, Dunkerque n'est jamais arrivé à jouer un rôle commercial important, alors que le tonnage de certains produits débarqués comme la laine semblait le désigner comme port de consignation et de répartition et en faire un marché au moins national.

Il faudrait retenir la marchandise à Dunkerque par la réduction, dans toute la mesure possible, des frais de magasinage, par de grandes facilités de warrantage, par la création de ventes publiques périodiques comme on le fait à Londres, Liverpool, Anvers et Hambourg.

On pourrait créer à Dunkerque un marché de certaines laines spéciales : laine d'Espagne, d'Anatolie, du Chili, Pérou, Afrique du Nord, Inde, une grande partie de ces laines consommée dans le Nord étant consignée à Liverpool et revenant chez nous grevée de deux frets et de nombreuses commissions et frais de toute nature.

On pourrait obtenir aussi certaines consignations de cotons d'Egypte, des Indes ou de nos colonies.

L'utilisation du warrant, si employé au Havre, est presque inconnue dans le Nord. Il va de soi que son emploi judicieux soulagerait cependant, dans des proportions incalculables, les importateurs et les banquiers que les errements actuels obligent à des immobilisations considérables de capitaux à la même époque de l'année.

Depuis de nombreuses années, c'est-à-dire depuis 1906, a été mis à l'étude un projet de création d'un marché à terme sur les laines brutes avec transactions contrôlées par la caisse de Liquidation de Roubaix-Tourcoing et marchandises entreposées à Dunkerque. A cette époque, une étude documentée parut sous la signature de M. Moraël et entraîna de nombreuses adhésions au projet présenté que nous allons exposer en quelques mots : « Il pourrait être opportun, disait-il, d'examiner la possibilité de donner satisfaction aux besoins de la spéculation et du commerce en rattachant étroite-

ment le marché de la matière première à celui du produit fabriqué, qui, très logiquement, fonctionne dans les centres producteurs ». Il préconisait une entente avec la Caisse de Liquidation du Havre pour lui demander d'insérer dans son règlement une clause autorisant, pour les livraisons, l'option facultative des entrepôts du Havre et de Dunkerque, afin d'éviter l'envoi des laines au Havre. Une convention analogue existait au marché d'Anvers admettant un écart fixe avec les peignés de Leipzig.

Au cas où cette convention ne serait pas admise, la Caisse de Liquidation de Roubaix-Tourcoing travaillerait directement avec Dunkerque.

Cette combinaison paraissait la seule possible et rien ne s'oppose en effet à ce que le centre des transactions commerciales soit géographiquement séparé du centre d'entrepôt.

En effet, la création, même à longue échéance, d'une Bourse effective des laines à Dunkerque se heurterait à des difficultés probablement insurmontables, il faudrait constituer une Caisse de Liquidation, ce qui évidemment serait possible. Ce qui le serait moins, ce serait de créer de toutes pièces une clientèle avec les éléments multiples de courtiers, d'experts, de représentants accrédités des maisons françaises et étrangères.

Cette organisation complexe, qu'on ne peut songer à improviser, est, au contraire, complètement constituée dans le centre industriel de Roubaix et Tourcoing et il suffirait d'une simple modification du règlement du marché à terme des laines en suint pour rendre cette combinaison possible.

Cependant, rien n'a encore été fait dans ce sens et la question du marché des laines est toujours en suspens. D'ailleurs, les auteurs du projet que nous venons de présenter, s'étaient parfaitement rendu compte qu'il ne suffit pas pour qu'un marché naisse et se développe dans un port maritime, que celui-ci desserve un hinterland dont la population soit nombreuse, riche, ayant des besoins multiples, que ce port soit fréquenté par des lignes maritimes régulières assurant les arrivages des produits, qu'il possède des entrepôts vastes et bien aménagés. Il faut encore d'autres facteurs aussi importants, c'est-à-dire : l'esprit d'initiative des habitants de ce port, des capitaux disponibles à la recherche d'emploi, des traditions commerciales, un certain goût du risque et de la spéculation et surtout une bonne organisation boursière et bancaire.

Ajoutons que l'instabilité actuelle des marchés dans les ports est un des faits les plus remarquables de l'histoire du commerce moderne; citons Liverpool qui fut autrefois un grand marché de blé, aujourd'hui supplanté par Rotterdam et Anvers, et le marché de

Londres, du caoutchouc, qui a pris la première place devant Liverpool.

Quand on étudie la fonction commerciale de notre place ou plutôt son inexistence, un des traits les plus frappants réside dans le chiffre extrêmement réduit des warrants. En effet, du 1^{er} juillet 1934 au 1^{er} juillet 1935, les sommes prêtées sur marchandises warrantées se sont élevées à 4.852.000 francs et ont porté principalement sur des blés, comme va nous le prouver le tableau suivant, et ont été exclusivement négociées par des propriétaires étrangers à la région :

Nature des warrants	Nombre de warrants		Valeur déclarée des marchandises	Sommes avancées par les Banques
	Etablis	Négociés		
			Frs	Frs
Blé	67	62	6.923.000	3.325.000
Mais	5	1	65.046	52.000
Coton	19	8	803.850	554.897
Jute	30	2	59.375	40.572
Caoutchouc en caisses.	7			
Graines de soya	4	4	1.100.000	880.000
	132	77	8.951.271	4.852.469

§ III. == Dunkerque est par excellence un port de transit.

Dunkerque est donc essentiellement un port de transit situé sur une des voies maritimes les plus fréquentées du monde qui dessert la région industrielle la plus importante de France et dont l'hinterland s'étend jusqu'à l'Est du pays, depuis la mer du Nord jusqu'aux Vosges.

En transit, passe actuellement les 9/10^e de l'importation française, des nitrates de soude du Chili, les céréales demandées par nos minoteries, les laines, cotons, lins, chanvres, jutes qui alimentent les manufactures de Lille, Roubaix, Tourcoing, Armentières, les graines oléagineuses pour nos huileries, les bois nécessaires pour nos aciéries, fabriques d'ameublement et aussi les bois de mines, les minerais pour nos fonderies, ateliers de construction, des produits pétrolifères de plus en plus demandés. Ces matériaux nous viennent de toutes les parties du globe et en retour, de Dunkerque, partent des chargements de produits manufacturés : farines, sucres indigènes, fers, cuivres, rails et machines, ouvrages métalliques, fils de lin, de jute, tissus de coton, de laine, tapis, etc...

Le port de Dunkerque peut et doit se développer en liaison intime avec la prospérité de nos provinces du Nord et de l'Est. Il doit soigner particulièrement les exportations, notamment les produits métallurgiques et, dans un proche avenir, les minerais de fer et les phosphates de l'Est de la France. Il faut, en effet, chercher dans toute la mesure du possible à procurer aux navires qui fréquentent notre port et surtout aux lignes régulières le fret de sortie lourd et abondant qui permette d'équilibrer les importations et exportations et qui doit provoquer une réduction des frais de port et l'augmentation des relations maritimes avec toutes les parties du monde. Dunkerque a cherché à développer ses trafics de transit, de nombreux tarifs réduits ont été établis pour permettre le passage par ce port de bois exotiques destinés à la Belgique, des minerais, combustibles, des céréales, des automobiles, des marchandises diverses, à destination de la Suisse, des fruits et primeurs provenant de l'Espagne et de l'Algérie.

Des tarifs de concurrence ont été établis par la Compagnie du Nord pour détourner sur Dunkerque une partie du trafic de l'Est qui passait par Anvers, ce qui permet aux industries de l'Est de la France de coter le fob. Anvers et le fob. Dunkerque au même taux, alors que la distance Lorraine-Anvers est inférieure de 75 kilomètres (270 au lieu de 345 km.) à celle de Dunkerque-Lorraine. Pour exercer son influence, la Compagnie du Nord a créé une agence commerciale de premier ordre à Thionville. L'agent général qui la dirige a sous ses ordres un nombre considérable de sous-agents qui visitent constamment les usines de cette région et celle du Grand Duché de Luxembourg.

Ajoutons que la question du fret de sortie joue un rôle moins important à Dunkerque qu'ailleurs, car, par sa situation à proximité de la côte anglaise, les bateaux longs courriers peuvent facilement aller chercher au fret de retour en Angleterre et revenir chargés de charbon anglais, la distance de Dunkerque à Anvers, Hull ou Newcastle étant négligeable comparée à la longueur totale de leur parcours.

Un des facteurs qui joue un rôle capital dans les conditions actuelles de la navigation réside dans la rapidité et la sécurité des opérations de manutention. En matière de transport maritime, les exigences du négoce et surtout les nécessités de l'exploitation du matériel naviguant rendues plus strictes que jamais par les périodes de crise que nous traversons donnent au facteur rapidité une importance considérable.

L'excellence de l'outillage de Dunkerque permet aux bateaux qui fréquentent le port de faire de très brefs séjours et les plus gros

navires n'hésitent pas pour cette raison à y prévoir une escale, même pour de petites quantités de marchandises. Grâce aux dispositions prises à Dunkerque, bien des navires, au lieu d'avoir à subir des surestaries, ont droit à un « dispatch » (ristourne) élevé pour déchargement dans un temps moindre que celui prévu au contrat.

Un mot sur le trafic des voyageurs par Dunkerque. Notre port s'occupe très peu des transports de passagers, il n'est fréquenté que par des cargos, et les quelques paquebots mixtes qui escalent dans notre port prennent leurs passagers au Havre, à Londres ou à Hambourg.

Dunkerque est relié par un service quotidien avec Folkestone, mais malgré les commodités des relations de nuit, le nombre des passagers est fort restreint, et cette ligne, qui sera bientôt remplacée par un ferry-boat, est surtout utilisée pour les colis-postaux, et les articles de prix devant être transportés rapidement. Une autre ligne relie Dunkerque au port danois d'Esberg et aux ports de la Baltique.

CHAPITRE IV

LES RIVAUX DU PORT DE DUNKERQUE

§ I. — Les ports maritimes français.

Si toute monographie de port doit comprendre l'étude des établissements rivaux et concurrents, c'est une véritable nécessité pour celui qui écrit un ouvrage sur Dunkerque de mettre en parallèle notre ville avec les deux autres ports de cette partie de la Mer du Nord : Anvers, Rotterdam. En effet, situés à moins de deux jours de mer, et quoique ayant chacun un rôle distinct, ils entrent en concurrence dès que l'on pénètre un peu à l'intérieur des terres et l'examen de leur vie propre, de leur activité nous amènera à dégager d'une façon plus complète le rôle propre du port de DUNKERQUE.

Cette étude ne serait pas complète si l'on ne passait rapidement en revue les ports de Calais, Rouen et Le Havre, ainsi que le port fluvial de Gand et celui de Strasbourg dont l'activité s'exerce quelquefois sur une partie de l'hinterland de Dunkerque.

A) CALAIS. — Quand on considère la situation géographique du port de Calais, ses relations par fer et par eau avec la région du Nord, on est amené à penser que ce port fait double emploi avec Dunkerque. C'est une vue un peu superficielle, car Calais a vite pris une place à part et s'est surtout spécialisé dans les relations avec l'Angleterre et dans le trafic des bois, des charbons et des brais.

Les services Calais-Douvres, remarquables par leur rapidité et leur régularité, ont transporté 375.678 voyageurs en 1934, et le ferry-boat qui relie Calais à Harwich rend de très grands services et fut emprunté en 1934 par 3.257 wagons.

Le trafic du port a été, en 1934, de 1.048.249 tonnes (667.624 à l'entrée; 380.625 à la sortie), donnant ainsi à CALAIS le 9^e rang parmi les ports français. Il porte surtout sur des matières pondéreuses transportées par des « tramps » et les lignes régulières qui touchent Calais sont relativement peu nombreuses en opposition avec

Dunkerque. Les marchandises amenées par les cargos des services réguliers consistent essentiellement en vins provenant de l'Afrique du Nord, orges et fèves du Maroc; plomb de Tunisie et d'Espagne. Au départ, on enregistre principalement l'exportation des pailles de provenance locale sur des bananiers à destination des Canaries et des expéditions de sucre vers les colonies. Mais l'ensemble de ces transports ne représente qu'une faible partie du trafic qui porte surtout sur des produits industriels, au premier rang desquels il faut citer, par ordre d'importance — à l'importation : le bois du Nord, le minerai de manganèse, le brai, la houille, les phosphates, les pyrites de fer — à l'exportation : le charbon, les ciments et les produits céramiques, les résidus des grillages de pyrites, etc...

Calais s'est spécialisé dans le commerce des bois du Nord et l'importe ici de beaucoup sur Dunkerque. L'ensemble des importations de bois de mines, rondins pour la fabrication du papier, pâte de bois, bois sciés a porté en 1934 sur 336.338 tonnes. Ce trafic, quoique concurrencé par le port de Gand, a toujours été l'élément essentiel de l'activité du port qui possède un matériel de levage et des terre-pleins spécialement aménagés à cet effet. Citons les importations de minerais de manganèse (105.000 tonnes en 1934) ; les brais (100.000 tonnes en 1934) en provenance des Etats-Unis à destination des fabriques d'agglomérés du Nord. Les charbons viennent en tête des exportations (200.600 tonnes en 1934) et sont destinés aux ports français de l'Ouest.

Calais est très bien relié à l'intérieur du pays grâce à la voie ferrée qui l'unit à Hazebrouck et à Lille et au canal « dit de Calais » qui rejoint l'Aa un peu en aval de Saint-Omer, et se prête très bien au trafic des marchandises lourdes.

La répartition du trafic entre la voie ferrée et la voie d'eau était, en 1934, de 57 % et 43 %. La presque totalité des bois était transportée par voie ferrée, tandis que le charbon, le brai, les phosphates étaient acheminés par voie d'eau, cette dernière jouant un rôle plus important qu'à DUNKERQUE dans le transport des marchandises lourdes dont la proportion est remarquable dans le trafic de Calais.

B) BOULOGNE. — Le port de Boulogne est le premier port de pêche de France et un port de voyageurs, grâce à ses excellentes relations par fer avec Paris, l'Est, la Suisse. Par contre, il est isolé du Nord de la France, n'ayant aucune voie navigable. Il ne concurrence donc DUNKERQUE à aucun point de vue.

Au contraire, les deux ports de la Seine : Rouen et le Havre sont de sérieux concurrents de DUNKERQUE, pour quelques produits bien

déterminés et qu'ils acheminent soit vers le Nord, soit surtout vers l'Est.

C) LE HAVRE. — Les principaux éléments du trafic du port du Havre sont les céréales, le café, le coton (152.700 tonnes en 1935), les hydrocarbures (2.400.000 tonnes en 1935), les houilles, les fruits frais. Le Havre concurrence DUNKERQUE dans l'approvisionnement en coton des filatures de l'Est et c'est par suite de la fermeture de plusieurs de ces usines que le mouvement du coton a subi une importante réduction, bien qu'à la suite de l'épuisement des stocks, les importations soient plus importantes pour 1935 que pour 1934 (+ 22.000 tonnes).

D) ROUEN. — Rouen est un port charbonnier très important (1934 : 3.053.814 tonnes aux importations) et surtout un port spécialisé dans le trafic des hydrocarbures destinés au ravitaillement de la région parisienne et aussi du Nord de la France. Par Rouen sont importées de grosses quantités de vins d'Algérie et des laines qui sont acheminées vers le Nord par la route.

§ II. == Les ports maritimes étrangers.

Les concurrents les plus sérieux de DUNKERQUE ne sont pas les ports français, mais les deux ports belges d'Anvers et de Gand et, dans une moindre mesure, le port de Rotterdam.

On peut dire que depuis le Premier Empire, DUNKERQUE a lutté contre ANVERS et que ces deux ports se disputent la clientèle de toute la région industrielle qui s'étend de l'Escaut jusqu'au Rhin. Le port d'Anvers est, en effet, un port puissant où les opérations se font à très bon compte et qui offre, par l'ampleur de son trafic et le nombre de ses lignes de navigation, de grandes facilités au commerce.

Nous examinerons d'abord la situation géographique du port d'Anvers, puis son rôle commercial ; enfin, la concurrence qu'il fait au port de DUNKERQUE sur le territoire français.

Les ports d'Anvers, de Rotterdam et de Dunkerque situés sur les bords de la Mer du Nord sont tous trois dans ce triangle jalonné par le Havre, Hambourg et l'Angleterre où palpète une activité commerciale et industrielle incomparable dans l'Univers.

La situation géographique d'Anvers est la plus privilégiée, car il se trouve au carrefour le plus dense des voies ferrées, des canaux et des rivières, il est placé au centre industriel de l'Europe et en

face du port de Londres. Comme la plupart des grands ports, Anvers ne se trouve pas sur les bords de la mer, mais sur l'Escaut, à 88 kilomètres de son embouchure, à l'intérieur des terres ; mais grâce à la régularité du cours du fleuve et à son embouchure qui est un vrai bras de mer, les navires de gros tonnage peuvent facilement remonter jusqu'à Anvers, et le niveau ne variant pas de plus de 1 m. 50 à 2 mètres le long des quais, l'accès du port est permanent.

Toutefois, au point de vue politique, Anvers a le gros inconvénient de posséder son débouché naturel en territoire hollandais et de ne s'entendre que rarement à ce sujet avec le gouvernement des Pays-Bas qui essaye de favoriser Rotterdam.

Le port d'Anvers a un hinterland très étendu. La fonction régionale qu'il remplit s'étend non seulement sur la Belgique entière, mais englobe au surplus le Limbourg hollandais, l'Est et une partie du Nord de la France, l'Ouest et le Sud de l'Allemagne, le Nord et l'Italie (les produits toscans étant souvent exportés vers les Etats-Unis via Anvers plutôt que par Gênes), l'Autriche, l'Ouest de la Tchécoslovaquie.

Le réseau fluvial rhénan dépend surtout de Rotterdam. Le Rhin faisant partie de l'hinterland combiné de Rotterdam et d'Anvers, une répartition du trafic rhénan s'établit suivant les avantages présentés par ces ports respectifs. Rotterdam aura toujours le bénéfice de la distance et de son outillage approprié au trafic en vrac. Anvers possède l'attraction du nombre des lignes de navigation et la perfection de l'outillage pour certains trafics spéciaux, notamment le trafic des potasses.

DUNKERQUE n'est pas un port rhénan, ce n'est que pour le trafic du Nord et du Nord-Est de la France qu'il est en concurrence avec Anvers. Ce dernier port lui enlève presque tout le trafic de l'Alsace, celui des potasses en particulier. En effet, la pratique du remorquage gratuit entre Gand ou Anvers et Dordrecht sur le Rhin pour les chaland à destination de Strasbourg et Lauterbourg lui permet de concurrencer les chemins de fer.

Pour les frêts fluviaux de la région de Paris, les différences de prix entre Anvers et Dunkerque ne sont pas sensibles. Les avantages multiples que présente le port d'Anvers : frais de port réduits, fret maritime réduit, surtout depuis la dévaluation de la monnaie belge, fréquence des départs, etc., feront que bien souvent le port d'Anvers sera choisi de préférence aux ports français.

En ce qui concerne l'affrètement des allèges au port de DUNKERQUE on procède toujours par tour de rôle comme en Allemagne, c'est-à-dire que dès qu'une allège est vide, elle est inscrite

au rôle, et tous les matins les affréteurs se rendent dans un local officiel et doivent affréter les allèges dans l'ordre où elles sont inscrites. Cette façon de procéder à l'affrètement est inconnue aux ports d'Anvers et de Rotterdam. Comme il n'y a pas toujours un trafic abondant au port de Dunkerque, il arrive que des allèges restent vides pendant quatre à cinq semaines, d'où il résulte qu'au point de vue du fret fluvial notre port est fort cher.

Le port d'Anvers est devenu un très grand centre commercial, en effet, il est un marché très important de denrées coloniales et de nombre d'autres produits. Il a été un des grands marchés du caoutchouc avant guerre, surtout il est le plus grand marché de l'ivoire du monde. C'est un très gros centre d'importations de céréales provenant d'Europe Orientale, d'Argentine, des Indes, d'Australie et principalement des Etats-Unis depuis la guerre, du copal, du bois, du tabac. Anvers est un important marché du coton et une partie des importations françaises passent par ses entrepôts malgré la concurrence du port de Gand pour les cotons américains. Le marché à terme pour les laines a été réorganisé en 1929.

Au point de vue strictement géographique, il est à une distance moindre que DUNKERQUE de tous les centres français à partir de Maubeuge, la différence pouvant atteindre 83 kilomètres pour Nancy situé à 671 kilomètres de Dunkerque et à 588 kilomètres d'Anvers.

Quelques chiffres nous préciseront l'importance des transports d'origine française dans le trafic d'Anvers.

En 1935, sont entrés au port d'Anvers : 11.125 navires pour 22.035.150 tonnes contre 3.018 navires à Dunkerque pour 4 millions 644.556 tonnes. Dans ce trafic les navires allemands entraient pour 26,5 %, le pavillon anglais pour 24, 5 % et le pavillon français pour 8,8 %. Le tonnage des marchandises débarquées fut de 16.157.284 tonnes et celui des marchandises embarquées : 15.475.623 tonnes.

Les chiffres de la navigation intérieure en 1935 (donnés en stères, sont des plus instructifs :

	ENTREES		SORTIES	
	Bateaux	Tonnage	Bateaux	Tonnage
Total	45.238	15.248.418	43.115	14.386.382
dont venant :				
de l'Intérieur	32.098	8.100.827	31.370	7.652.359
de France (par l'Escaut) ..	988	337.483	853	300.443
en France (par la Meuse) ..	372	125.321	61	21.401
de France (par le Rhin) ..	802	882.636	794	896.588
d'Allemagne	4.896	3.938.861	3.698	2.923.534
de Hollande	5.957	1.804.295	6.005	2.311.951

Voici la répartition des 8 marchandises provenant ou à destination de France :

Marchandises provenant de France (en tonnes) :

	par l'Escaut	par la Meuse	par le Rhin
Charbon	5.400	—	41.000
Minerais	12.400	2.300	—
Fers	43.000	1.200	—
Pierres	13.000	—	—
Ciments	3.800	3.500	—
Grains	54.900	28.900	13.000
Farines	33.000	9.167	—
Sel et sel de soude	2.100	31.000	25.000
Engrais	6.400	—	34.000

Marchandises allant en France (en tonnes) :

	par l'Escaut	par la Meuse	par le Rhin
Charbons	26.400	5.100	40.000
Pétroles	1.600	300	38.700
Minerais	24.000	500	37.800
Grains	79.300	1.300	290.300
Papier	22.600	300	700
Huile	2.000	200	56.800

Depuis longtemps, le taux du fret et les frais de port, plus élevés à DUNKERQUE qu'à ANVERS, avaient déjà favorisé ce dernier port. Depuis mars 1935, la dévaluation de la Belga d'environ 40 % a donné encore plus d'attrait aux trafics portuaires d'Anvers, et les ports français ainsi que les ports hollandais, en particulier Rotterdam, ont dû faire face à cette concurrence imprévue. Le trafic d'Anvers est en effet en progression depuis 1932 où il a atteint 19.666.678 tonnes, il fut en 1934 de 20.536.384 tonnes, et l'année 1935 a vu une augmentation de 1.498.873 tonnes pour 820 navires. Le tonnage des marchandises débarquées a progressé de 15.028.037 tonnes en 1934 à 16.157.284 tonnes en 1935, celui des marchandises embarquées de 13.185.967 tonnes en 1934 à 15.475.632 tonnes en 1935.

Enfin, l'étude que nous allons entreprendre sur le port de Strasbourg nous amènera à parler de la surtaxe d'entrepôt et nous verrons que malgré la lutte menée autour de cette surtaxe, les pouvoirs publics ont laissé jouer à plein la concurrence du port d'Anvers dans tous le transit des marchandises destinées aux départements recouvrés.

Cette rapide étude du port d'Anvers fait vite comprendre quel concurrent redoutable il est pour Dunkerque. De nombreux facteurs jouent en sa faveur, c'est un port admirablement outillé, d'un accès très facile avec un hinterland très étendu qui lui est relié par de nombreux canaux et de nombreuses voies ferrées. De plus, Anvers possède une excellente organisation bancaire, une bourse importante et des traditions commerciales excellentes.

Avant de quitter la Belgique, indiquons que 87 % du trafic sont dévolus au port d'Anvers ; les deux autres ports du pays étant Gand et Zeebrugge. Gand s'est spécialisé dans le trafic des fers, des lins et du coton américain et c'est surtout pour les lins qu'il concurrence Dunkerque dont il ne peut cependant menacer sérieusement l'activité.

§ III. == Le port fluvial de Strasbourg et son régime douanier.

Strasbourg est un de nos plus grands ports de navigation intérieure. En effet, il est situé au confluent de l'Ill et du Rhin, point d'intersection de toute une série de grandes lignes internationales : Paris-Vienne-Constantinople, Bâle-Ostende-Londres, Bâle-Cologne-Amsterdam-Marseille, Lyon-Francfort-Berlin ; c'est la « ville des routes » occupant au début de la portion navigable du Rhin une situation vraiment privilégiée.

Aussi actuellement, malgré les difficultés de navigation qui sont loin d'être négligeables, du fait des crues et des périodes de sécheresse, le trafic de Strasbourg est voisin de celui de Dunkerque.

Le rattachement de l'Alsace à la France nous a obligé à créer de nouvelles voies ferrées pour rattacher Strasbourg à son hinterland français, ligne de Saales à Saint-Dié, pour relier Strasbourg à Epinal. Strasbourg a d'ailleurs été assimilé au point de vue trafic ferroviaire à un port de mer français. Tous les tarifs d'importation, d'exportation et de transit appliqués à l'ensemble des ports maritimes, le sont automatiquement au port de Strasbourg.

Strasbourg est relié en outre à son hinterland par deux canaux : le canal de la Marne au Rhin et le canal du Rhône au Rhin.

Le premier qui date de 1853 relie Strasbourg aux régions lorraine, sarroise, champenoise et parisienne. Il est accessible sur toute sa longueur aux péniches du type du réseau français de 300 tonnes. Son parcours très accidenté, son grand nombre d'éclu-

ses (54 écluses entre Strasbourg et l'ancienne frontière, soit 105 kilomètres) n'empêche pas qu'un trafic intense règne sur ce canal. En 1934, il a donné passage à Lagarde, la première écluse située en Moselle, à 1.949.350 tonnes, soit près de 700.000 tonnes de plus qu'en 1913. Ce sont surtout des transports de houille, de pierres, de sables, matériaux de construction, bois, sel, soude qui se font par ce canal.

Le canal du Rhône au Rhin joue un rôle beaucoup moins important et n'est pas accessible partout aux péniches de 300 tonnes. A Dannemarie, il a donné passage en 1935 à 158.544 tonnes. Il pourrait faire un trafic très important de charbons et de potasse ; or, actuellement les transports de ces matières atteignent des chiffres dérisoires. Les quelques éléments de trafic sont constitués par les graviers, sables, les matériaux de construction, la houille et de plus en Alsace, les betteraves à sucre, les farines, etc... En effet, ce canal double la voie ferrée par l'embranchement Huningue, Bâle et le Rhin pendant la période des basses eaux.

Le trafic du port rhénan de Strasbourg a été, en 1935, de : 5.374.492 tonnes.

	Tonnes		Tonnes
Arrivages	3.305.516	Expéditions	2.069.376
se répartissant entre		se répartissant entre	
Allemagne	1.250.512	Allemagne	1.209.738
Belgique et Hollande.	2.024.082	Belgique et Hollande.	800.304
Suisse	30.922	Suisse	59.334

Le trafic du port de Strasbourg porte sur deux matières principales : le charbon et les céréales.

Comme tous les ports du Rhin, Strasbourg est un centre charbonnier très important.

En 1935, les arrivages se sont chiffrés à 1.879.388 tonnes, soit : 1.173.557 tonnes provenant d'Allemagne et 705.831 tonnes de Belgique, de Luxembourg.

Les expéditions ont été de 80.726 tonnes vers l'Allemagne, de 40.275 tonnes vers la Belgique et le Luxembourg et 10.112 tonnes vers la Suisse pour un total de 131.113 tonnes.

Les charbons sont amenés à Strasbourg durant les mois d'été en raison de l'état des eaux plus favorable à cette époque, et ensuite stockés, classés, le plus souvent criblés avant leurs réexpéditions. On stocke d'ailleurs sur ces chantiers également des charbons de la Sarre arrivés par le canal de la Marne au Rhin ou par voie de fer, ainsi que des charbons lorrains et belges et parfois anglais.

Strasbourg est devenu un véritable marché charbonnier, sa puissance de stockage pouvant être évaluée à 500.000 tonnes. Ces charbons sont réexpédiés vers la Suisse, l'Est et le Sud-Est de la France (Besançon, Lyon, Saint-Etienne).

Strasbourg fait un trafic très important de céréales, grâce aux nombreuses minoteries du port qui peuvent produire 11.000 quintaux par jour. Une grande partie de ces blés est importée sous le régime de l'admission temporaire et réexportée en Allemagne (5.938 tonnes en 1935), en Suisse (32.693 tonnes en 1935) et Europe Centrale. Les arrivages qui ont atteint 605.965 tonnes en 1935 provenaient de Belgique et de Hollande. Les autres produits arrivant par Strasbourg sont les bois, les jutes, pâtes à papier, les graines oléagineuses et surtout les hydrocarbures (330.789 tonnes en 1935). Les sorties ont porté sur les potasses d'Alsace dirigées sur le très important entrepôt d'Anvers (503.596 tonnes en 1935), les minerais de fer expédiés en Allemagne (1.028.499 tonnes) surtout par suite du développement des fabrications de guerre, les sodes de Moselle et une faible portion des hydrocarbures (7.761 tonnes en 1935).

Tout le trafic lourd : minerais de fer, potasse, etc..., échappe en grande partie à DUNKERQUE grâce aux facilités offertes par le port de Strasbourg : outillage perfectionné, spécialisation des bassins, pas de taxes ni de frais de quais comme pour tous les ports rhénans, et enfin tarif très avantageux du transport unique et facilité des relations avec Rotterdam et surtout Anvers. Le choix d'Anvers dans nombre de cas est dicté par l'exemption de la surtaxe d'entrepôt que nous allons maintenant étudier.

DUNKERQUE est le seul port français qui soit en lutte directe avec les ports étrangers. En effet, Marseille n'est concurrencé par Gênes que pour le trafic de la Suisse. Bordeaux, Rouen et le Havre desservent de leur côté un rayon considérable de la France où l'attraction des ports belges se fait peu sentir. Mais les régions du Nord et de l'Est de la France peuvent utiliser les ports de Gand et d'Anvers au même titre que DUNKERQUE. Aussi est-ce dans notre port que les modalités d'application des surtaxes d'entrepôt et d'origine au port de Strasbourg après la guerre ont soulevé le plus d'appréhension. La surtaxe d'entrepôt est une taxe qui frappe les marchandises extra-européennes entrant en France par un pays européen étranger considéré comme entrepôt. Le taux de cette surtaxe était en moyenne de 3,60 par 100 kilogs, toutefois pour certains produits elle était réduite à 1,80 pour 100 kilogs et atteignait 10 francs pour les cafés, 60 francs pour le thé et jusqu'à 100 francs pour les tissus de soie. Ces taux ont d'ailleurs été quintuplés par la loi du 28 février 1934.

Quelques exceptions sont admises en faveur de certains produits pour lesquels il existe des marchés considérables bien organisés et très fournis, ainsi par exemple, pour les cotons américains importés en France par l'intermédiaire de Liverpool. De même, ne paient pas la surtaxe d'entrepôt les laines en masses et peaux d'Australie du Cap et des Indes, les cotons des Indes en masse et non égrenés, les jutes et d'autres végétaux filamenteux, les tabacs, les sucres et quelques autres produits de moindre importance.

La surtaxe d'origine frappe quelques rares marchandises européennes entrant en France par l'intermédiaire d'un port européen étranger. Le taux de cette taxe est généralement faible. Elle est de 0,75 par 100 kilogs pour le coton non égrené, 1,80 pour le riz, 2,40 pour les nitrates, 3 francs pour les cotons, 3,60 pour les laines et enfin de 5 francs pour les oranges, huiles et essences minérales. Ces taux ont été aussi quintuplés par la loi du 28 février 1934.

Rappelons que dans l'exposé des motifs et lors de la discussion de la loi du 12 janvier 1892 sur le régime des douanes, il a été spécifié que les surtaxes d'entrepôt et d'origine avaient pour but d'une part, le développement des relations maritimes directes de la France avec les autres pays et d'autre part, le développement de l'armement national. Ces surtaxes ne sont pas des droits de douane et n'ont aucun caractère fiscal. Elles frappent la marchandise à raison seulement des conditions de son transport et ne tiennent aucun compte de sa valeur. En favorisant l'arrivée dans les ports français des navires apportant des marchandises, on facilite les exportations, ces mêmes navires repartant chargés des produits de notre sol et de nos industries.

La suppression de ces surtaxes amènerait une cessation de plusieurs services de navigation nationale desservant les ports du Nord de la France et en même temps le détournement d'une partie importante de leur trafic, en particulier les laines du Sud de l'Amérique, les cafés du Brésil, le riz de l'Extrême-Orient.

Nombre de ces navires n'ayant plus de raison de faire en France des escales coûteuses, chargeraient pour une destination unique où ils trouveraient en abondance un fret de sortie varié ou tout au moins du charbon à meilleur compte.

En outre, la suppression de ces surtaxes faciliterait la création de marchés d'approvisionnement et de stocks de matières premières à l'étranger et le commerce français serait obligé d'y effectuer ses achats et de subir les conditions qui lui seraient imposées.

L'établissement du statut douanier de Strasbourg après la réunion à la France des provinces recouvrées a donné matière à de très vives discussions. En effet, les expéditions en provenance ou à

destination de ce port qui empruntent la voie rhénane et la voie maritime sont obligées de passer par un pays et un port maritime étrangers, soit Anvers et la Belgique, ou Rotterdam ou Amsterdam pour la Hollande. Toute facilité accordée par le gouvernement français au port de Strasbourg profite indirectement à ses avant-ports maritimes. Or, ceux-ci se trouvent être les grands rivaux de nos ports du Nord, notamment de Dunkerque et du Havre. D'ailleurs, toutes les polémiques étaient dirigées non contre Strasbourg, mais contre Anvers et Rotterdam.

Il semble que les craintes des milieux dunkerquois aient été très exagérées. Les expéditions faites au départ des ports belges et hollandais, à destination de Strasbourg n'ont que faiblement augmenté par rapport à l'avant-guerre et encore convient-il de considérer que dans ces expéditions figurent des blés qui, avant guerre, arrivaient de Mannheim et qui, maintenant, viennent directement des ports de mer. Par contre, les expéditions de charbon de la Ruhr destinées à la France qui se faisaient précédemment par Marseille se font aujourd'hui par le Rhin et Strasbourg.

Voici en quelques lignes le régime douanier actuel du port de Strasbourg. Ce port a été assimilé aux ports de mer, d'abord, en ce sens, que les marchandises qui en proviennent ou qui lui sont destinées ne sont pas dénationalisées du fait de leur passage à travers un tiers pays : la Belgique et un port étranger : Anvers. Toutefois, le bénéfice de leur origine n'est assuré qu'à des marchandises arrivées à Anvers ou réexpédiées de ce port sous pavillon maritime français.

Jusqu'au début de 1936, l'assimilation du port de Strasbourg aux ports de mer français, n'était pas parfaite, puisque ces derniers sont libérés dans leurs relations avec nos colonies, possessions ou protectorats, sauf l'Algérie et la Tunisie, de l'emploi obligatoire du pavillon national. La Chambre de Commerce de Strasbourg estimait que ce régime mettait le port de Strasbourg en état d'infériorité notoire et qu'il s'était avéré préjudiciable aux intérêts de ce port et de ses relations économiques avec les colonies. En effet, en raison des relations nécessairement plus rares entre nos colonies et Anvers, les armateurs français ne pouvaient pour ainsi dire jamais offrir à nos importateurs un fret pour embarquement immédiat. D'autre part, les chargeurs alsaciens subissaient des conditions de fret élevé. Pour citer un exemple, les transports de Saïgon sur Dunkerque sous pavillon anglais ou japonais reviennent en moyenne de 7 à 8 francs par tonne meilleur marché que les transports de Saïgon à Anvers sous pavillon français. Sur les demandes réitérées de la Chambre de Commerce, au début du mois de février 1936, le Ministre chargé des affaires d'Alsace-Lorraine a supprimé

par simple décision ministérielle cette réserve de pavillon et a permis ainsi à Strasbourg d'être placé sur un pied d'égalité avec les autres ports français.

C'est le décret du 23 décembre 1919, qui régit encore le statut du port de Strasbourg ; il est le résultat de nombreuses négociations entre la Chambre de Commerce et le Gouvernement, désireux de favoriser l'essor du port de Strasbourg, sans toutefois offrir aux ports-étrangers la facilité de concurrencer d'une façon fort dangereuse nos ports du Nord.

Voici le texte du décret :

Article unique. — Sont considérées comme transportées en « droiture, toutes les marchandises arrivant à Strasbourg par le « port d'Anvers et la voie du Rhin, à condition que ces marchan- « dises soient accompagnées d'un certificat délivré par le bureau « français d'Anvers et garantissant qu'elles sont arrivées en droi- « ture dans ce port.

« Les laines, cotons, cafés, poivres et épices devront être, en « outre, accompagnés de l'attestation délivrée par le même bureau « qu'ils sont arrivés à Anvers sous connaissance direct pour Stras- « bourg.

« Les marchandises que des nécessités de navigation oblige- « raient à un transbordement en cours de route ne bénéficieront « du transport direct que si, remplissant les conditions ci-dessus « détaillées, elles sont, en outre, accompagnées d'un connaissance « direct d'Anvers à Strasbourg. »

Seules, doivent être accompagnées d'un connaissance direct les marchandises énumérées plus haut, cette mesure étant inspirée par le souci d'empêcher les importateurs alsaciens de s'approvisionner de ces produits sur le marché d'Anvers, de préférence aux marchés nationaux.

Depuis 1923, bénéficient de l'exonération des surtaxes, même des marchandises qui ont été placées en entrepôt dans le port belge de débarquement, pourvu que la preuve de l'arrivée en droiture puisse toujours être administrée. Il a été entendu d'autre part, que, si par suite d'une interruption totale de la navigation rhénane officiellement constatée due aux basses eaux, et survenue après leur départ d'Anvers, des marchandises devaient être transbordées du chaland sur wagon, le bénéfice de l'exonération des surtaxes leur serait maintenu à condition que ces marchandises aient fait l'objet d'un connaissance direct du pays d'origine, ou d'Anvers sur Strasbourg et que, sauf dérogations spéciales, elles aient été transpor-

tées par les voies ferrées de la rive gauche du Rhin jusqu'à Strasbourg.

L'accord franco-belge pour l'Alsace-Lorraine du 18 avril 1921 avait déjà étendu le bénéfice du décret du 23 décembre 1919 à tous les ports maritimes belges. Il était ainsi conçu :

« Seront exonérées des droits de surtaxes d'entrepôts, les marchandises débarquées à Anvers ou dans les autres ports belges et expédiées, sous connaissance direct, dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, ainsi que celles expédiées en droiture par voies d'eau. Ces marchandises devront entrer en France par Thionville si elles sont expédiées par voies ferrées, et par Strasbourg si elles sont expédiées par voies d'eau. Il est entendu que les marchandises ainsi introduites ne pourront dépasser les limites départementales du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle. »

Ce décret très important accorde à Gand, en particulier, les avantages dévolus à Anvers et règle la question des importations par fer, tout en limitant strictement aux départements recouverts les avantages douaniers consentis.

Depuis l'établissement de ce régime, le port de Rotterdam ne cesse de réclamer l'assimilation avec Anvers en faisant valoir sa situation sur le Rhin. Mais la gratuité du remorquage entre Anvers et Dordrecht permet aux ports belges distants de Strasbourg de 106 kilomètres de plus que Rotterdam, d'effectuer ce trajet à un prix équivalent.

Il semble que ce régime de faveur consenti après la guerre à notre alliée doive être maintenu, mais ne doit pas être susceptible d'extension ; car il ne se comprend que dans le cadre étroit des relations directes avec les départements d'Alsace-Lorraine, et aucune raison ne semble devoir être mise en avant pour que ce bénéfice soit accordé à Rotterdam.

Cette question des surtaxes d'entrepôt porte certes atteinte au port de DUNKERQUE. Cependant, il semble que l'agitation à ce sujet s'est un peu calmée dans notre port qui avait protesté avec tant d'énergie lors du projet de suppression de cette taxe en 1921.

Pour concurrencer les ports belges, des tarifs spéciaux ont été consentis par les chemins de fer français. Des barèmes réduits sont appliqués à certaines marchandises et pour certains courants de transports. Ces tarifs visent à établir la parité entre les ports français et les ports étrangers, c'est-à-dire que pour aboutir à un port français, le coût du transport sera égal au prix du transport par les

chemins de fer belges ou allemands à destination d'un de leurs ports nationaux.

En faveur des ports français, la Chambre de Commerce de Dunkerque avait proposé en outre en 1924 une réduction des droits de quais, en particulier pour les navires effectuant des exportations, l'augmentation de la part de l'Etat dans les travaux d'entretien et d'amélioration des ports lésés, enfin, la modification de la loi établissant la taxe sur le chiffre d'affaires de manière à rendre plus facile les transactions dans les ports.

TITRE III

L'organisation bancaire administrative et sociale du port de DUNKERQUE

La dernière partie de cet ouvrage traitera de l'organisation bancaire, administrative et sociale du port de DUNKERQUE.

Il semble en effet nécessaire d'étudier ces divers aspects de la vie de notre cité qui, en général, n'ont guère intéressé ceux qui ont écrit sur notre ville. A une heure où les questions économiques et sociales commandent l'organisation et l'activité du commerce international, où la France en tête du progrès social doit lutter pour conserver à ses exportations leurs marchés extra-européens, il semble de la plus haute importance de consacrer quelques pages au régime du travail du port et d'étudier la répercussion des récentes mesures prises par le gouvernement sur le régime actuel du transit et sur l'organisation financière de la Chambre de Commerce.

CHAPITRE I

L'ORGANISATION DE LA FONCTION TRANSITAIRE

Les développements antérieurs nous ont suffisamment prouvé que DUNKERQUE était essentiellement un port de transit ; aussi est-ce le rôle du transitaire qu'il convient particulièrement d'étudier.

Le commissionnaire en marchandises joue un rôle très important et assume des fonctions très complexes. Il ne se contente pas de

rechercher la clientèle et de créer un marché, mais prend des initiatives pour le compte de ses commettants, soignant la circulation des marchandises à travers les multiples péripéties des transports par terre ou par eau et des opérations douanières. Il agit comme conseil du producteur, comme assureur et parfois même comme banquier. Malgré la défiance que lui manifestent les pouvoirs législatifs, il est un rouage dont on ne peut se passer, surtout dans le commerce international. M^r Wagner, dans le remarquable ouvrage qu'il écrivait sur les commissionnaires en marchandises, disait de celui-ci : « qu'il est le trait de liaison essentiel et indispensable entre « l'importateur retardataire et réticent et l'exportateur pauvre en « initiative, en expérience et en savoir. »

Le transitaire dunkerquois joue un rôle moins important puisqu'il n'intervient pas dans la conclusion des opérations commerciales. Il sert essentiellement d'intermédiaire entre l'expéditeur et le destinataire, les services publics ou les entreprises qui collaborent au transport ou à la conservation de la marchandise.

A l'exportation, il reçoit les produits expédiés de l'intérieur, se charge de trouver la place sur les navires en les mettant en concurrence pour les frets, passe le contrat d'affrètement, soigne l'assurance et surveille les marchandises jusqu'à leur chargement.

A l'importation, il fait la déclaration en douane sous sa propre responsabilité et surveille le déchargement, puis la réexpédition ou la mise en magasin.

A ces fonctions qui sont essentielles, les transitaires peuvent en ajouter d'autres : par exemple, être en même temps manutentionnaires et jouer également le rôle de banquiers.

Une remarque s'impose sur la spécialisation des maisons de Dunkerque ; en effet, chacune d'elles se cantonne dans le transit d'une ou de plusieurs catégories de marchandises : céréales (blé et riz en particulier), nitrates, bois, graines oléagineuses, etc...

Cette profession est absolument libre et soumise à la concurrence. Leur rémunération varie avec l'étendue de leur mission et le soin plus ou moins grand qu'exige la marchandise suivant sa nature.

La multiplicité des opérations effectuées par les transitaires entraîne une incertitude assez regrettable dans le coût total des frais engagés et empêche souvent un contrôle effectif de la quotité des sommes avancées (frais de bâchage, de mahonnage, de gardiennage, etc)...

Le coût des opérations de chargement et de douane étant en général assez élevé, le transitaire se fait le plus souvent verser une

provision qui lui sert pour acquitter les droits de douane, la taxe à l'importation, les frais de déchargement, l'assurance et le magasinage. Il peut en faire l'avance et réclamer l'intérêt légal au taux commercial.

La rémunération du transitaire, ou commission, peut être discutée entre les parties, sinon le taux en est réglé par l'usage sous le contrôle des tribunaux. Le transitaire possède sur les marchandises le privilège de l'article 95 du Code de Commerce. Ce droit de gage garantit le remboursement de ses frais et avances et le paiement de ses commissions ; dès qu'il se dessaisit des marchandises, ce droit de gage disparaît, mais il ne s'en prévaut qu'en cas de faillite ou de liquidation judiciaire.

La responsabilité du transitaire, qu'il soit chargé, tant du transport que de la réception des marchandise, ou que son rôle se borne à cette réception peut, dans certaines circonstances, être particulièrement lourde. Il ne faut pas oublier que du point de vue juridique, le transitaire est un mandataire salarié et que, comme tel, il est obligé d'apporter à la gestion dont il est chargé les meilleurs soins, sa responsabilité devant être appréciée plus rigoureusement qu'en cas de mandat gratuit. Il répond envers son commettant des fautes et négligences commises dans l'existence de son mandat.

A la réception il doit vérifier l'état des marchandises et sauvegarder les droits de son commettant à l'égard du transporteur terrestre ou maritime en cas d'avaries. Cependant, il n'est pas obligé à une vérification trop approfondie, en particulier à l'ouverture des caisses.

En cas de réexpédition, il doit faire toute réserve pour les avaries éventuelles si le connaissement ne comporte pas de clause d'exonération. Il doit s'occuper des formalités douanières à l'entrée et à la sortie. Toutefois, il n'a pas le droit de se substituer à son mandant pour apprécier, sans en référer à celui-ci, la conduite à tenir en présence des exigences de l'Administration des Douanes (Tribunal de Commerce de Rouen, 19 décembre 1923).

Il doit représenter la marchandise, il est responsable de sa perte et doit donc en assurer la garde et la conservation jusqu'à la réexpédition. Sauf convention spéciale, le transitaire n'est jamais commissionnaire de transports. Une firme de Dunkerque spécifie dans ses conditions que « le fait d'accepter de traiter à des conditions forfaitaires, en comprenant dans le forfait les prix de transport, n'implique pas de sa part l'acceptation de la qualité de commissionnaire de transports, sauf accord particulier ». Leur responsabilité est donc celle d'un commissionnaire transitaire et cesse dès la remise des produits aux transporteurs.

Quand la marchandise est sous sa garde, il doit prendre les précautions « usuelles » pour la prémunir contre les avaries. C'est donc une formule bien élastique, par suite de la diversité des éléments qui peuvent entrer en jeu, par exemple, l'emplacement des marchandises, leur nature plus ou moins délicate. On comprendra facilement qu'un transitaire se montre plus négligeant en ne faisant pas soigneusement bâcher des sacs de sucre qu'en ne prenant pas les mêmes soins avec des lingots de fonte. De là des solutions judiciaires très disparates.

Des difficultés se présentent pour préciser les obligations des transitaires ayant reçu mandat de faire assurer des marchandises. S'il a reçu un mandant spécial, il engage sa responsabilité en ne contractant pas une assurance. S'il n'a pas reçu un ordre formel, un arrêt d'Aix du 23 mai 1923 précise qu'il doit la faire assurer. Cette solution semble assez rigoureuse. Aussi la majorité de la jurisprudence incline-t-elle dans le sens de la nécessité d'un ordre formel, autrement il doit tenir son commettant au courant des changements survenus afin de le mettre en mesure de faire couvrir les risques. Actuellement, les maisons dans leurs conditions de vente spécifient le cas où elles assureront les marchandises et la limite de leur responsabilité. Citons un extrait des conventions d'une maison de notre place : « L'assurance n'est couverte que sur ordre formel répété pour chaque expédition et aux clauses et conditions contenues dans notre police flottante et aux clauses des compagnies auxquelles nous nous adressons sans qu'en aucun cas notre responsabilité puisse dépasser celle des Compagnies. Les marchandises en cours de transit, soit à l'importation ne sont pas garanties par les transitaires contre les risques d'incendie, de vol, avaries ou autres, le propriétaire réel de la marchandise devant, s'il lui convient, couvrir l'assurance de ces risques pendant tout le séjour de la marchandise à Dunkerque ».

Nous allons étudier maintenant le processus financier et bancaire qui permet la livraison de la marchandise au transitaire et à leurs commettants. Nous prendrons comme exemple les importations de nitrates.

Il est d'usage à DUNKERQUE pour les importations de nitrates, de céréales et de graines oléagineuses de retirer les documents contre paiement. Les transitaires qui prennent livraison des marchandises sont ainsi amenés à consentir des avances aux destinataires, avances dont ils se couvrent en tirant sur ceux-ci des effets et en conservant comme gage la marchandise qui est emmagasinée dans leurs propres locaux ou dans ceux qu'ils ont loués à la Chambre de Commerce.

Cependant les marchandises ne peuvent être acceptées comme

troisième signature statutaire par la Banque de France, car il ne s'agit pas dans l'espèce d'une opération de warrantage.

Mais les marchandises peuvent constituer une garantie complémentaire, un droit de gage étant reconnu à la Banque. Il a même été admis sous la réserve que le total des marchandises entreposées représente une valeur sensiblement égale que celles-ci puissent être renouvelées au fur et à mesure des arrivages et des ventes, c'est donc un droit de gage sur une quantité globale et non pas sur des lots déterminés, le transitaire étant responsable de l'exécution de cette mesure.

Il joue le rôle de tiers convenu et doit communiquer son bail, afin de s'assurer qu'il a bien la garde des marchandises.

Du fait des avances qu'il a consenties à ses commettants, le transitaire a lui-même un privilège sur les marchandises. Mais s'il est de principe que la cession d'une créance comprend ses accessoires, rien n'indique dans le libellé des effets que ceux-ci représentent la créance des transitaires sur ses commettants, le simple endossement ne semble donc pas comporter *ipso facto* la session par le transitaire de son droit de gage. Le transitaire, conformément aux instructions reçues, est avisé de l'affectation des marchandises au profit de la Banque à titre de gage et de nantissement, et s'engage à ne pas s'en dessaisir sans l'autorisation de la Banque.

Etudions maintenant les conditions de l'admission à l'escompte du papier créé par les transitaires pour se couvrir des avances faites à leurs commettants dans le cas un peu particulier de la campagne des nitrates. Ces opérations, qui portent sur des sommes élevées, ne sont consenties qu'à des maisons importantes.

Les achats de nitrates se font pratiquement à trois groupements : Chilien, Américain et Norvégien, à savoir : la Société Commerciale des nitrates du Chili, le Comptoir Français de l'Azote et la Société Norvégienne de l'Azote. Les prix sont fixés par ces trois groupements en juillet ou en août pour la campagne à venir et sont valables pour toute sa durée. Ils sont généralement établis avec une augmentation mensuelle de 1 franc par 100 kilogs jusqu'au mois de janvier et 0,50 pour les mois suivants.

Les vendeurs accordent à leurs acheteurs par une clause spécifiée dans leur contrat de vente une garantie de baisse, c'est-à-dire que si, pour une raison majeure, les prix officiels publiés devaient subir une baisse, une diminution d'égale importance serait automatiquement apportée sur toutes les quantités vendues et non livrées.

Le stockage de ces marchandises s'effectue dans les magasins privés du transitaire ou dans ceux de la Chambre de Commerce.

Les lots sont constitués dans un ou plusieurs magasins et sont identifiés sur des étiquettes portant le nom du vapeur, sa date d'arrivée et le tonnage débarqué. Ces étiquettes pourraient également mentionner que les marchandises sont la propriété de tel ou tel établissement financier.

Les avances consenties par les banquiers sont fixées à 80 ou 90 % de la valeur des marchandises, mais ils se réservent le droit de demander s'ils le jugent nécessaire, tel appel de marge devant équilibrer la couverture du gage si une baisse devait être enregistrée.

Plusieurs lettres de garantie sont fournies aux banquiers : une lettre d'affectation du gage de l'intéressé au banquier, une lettre d'affectation du gage du transitaire au banquier, une lettre de garantie d'assurance et enfin des certificats de dépôts en magasins, rédigés sur timbre par 100 tonnes de marchandises de manière à faciliter le remboursement et l'enlèvement des marchandises. Ces certificats sont établis à l'ordre du correspondant intéressé qui les endosse lui-même au profit du banquier prêteur. Celui-ci, au fur et à mesure des paiements effectués, les retourne au transitaire après les avoir endossés à son ordre.

L'importance des effets est fixée d'accord avec l'intéressé et suivant ses prévisions. Ils sont en général de 250.000 à 500.000 fr. Deux renouvellements sont généralement demandés et les Sociétés de Crédit acceptent la prorogation des effets. Ils ne portent pas mention de nantissement des marchandises. Signalons en outre, que le remboursement des effets en tout ou en partie avant l'échéance est porté par les banquiers à un compte spécial productif d'un intérêt de $1/2$ %, ce qui, en réalité, n'est qu'une ristourne d'une partie des agios perçus.

Un autre système de financement peut être appliqué, qui permet de centraliser les opérations financières afférentes à l'importation des nitrates.

Ces nitrates sont alors pris en charge par le Comité Chilien, représenté pour notre ville par un sous-directeur résidant à PARIS, le directeur habitant l'Angleterre.

Primitivement, les nitrates étaient payés par les transitaires au moyen d'une opération financière sur marchandises qui permettait l'envoi de £ en Angleterre. Depuis plusieurs années ces opérations sont abandonnées, le Comité Chilien ayant décidé de faire établir, au moment même de l'arrivée de chaque bateau, les certificats de dépôt qui sont adressés à Londres et au moyen desquels il finance lui-même son opération. Ces certificats sont ensuite retournés aux transitaires, revêtus des endos du Comité Chilien et des Banques

ayant réalisé l'opération financière pour permettre la livraison de la marchandise.

Ces quelques considérations nous prouvent l'importance du rôle joué par le transitaire. Un autre exemple suffira à nous prouver qu'il est le vrai trait d'union entre le tiré et les importateurs. Lorsque le tiré de la traite « documents contre paiement » ne peut la payer, mais est disposé à l'accepter, le transitaire entreposera les marchandises et les réassurera pour le compte du débiteur jusqu'à ce que la traite soit payée.

Avant de permettre au tiré d'examiner les marchandises, de prélever les échantillons et de procéder à des analyses, le transitaire fera préalablement signer le « trust receipt » avant de confier les documents. Dans le « trust receipt », le tiré déclare recevoir les documents pour un délai déterminé, sans acquisition de propriété et dans le but d'effectuer certaines formalités ou manipulations, mais il s'engage à ne pas les dédouaner et surtout à ne pas les céder.

Si le destinataire refuse de prendre possession de la commande, le transitaire est bien placé pour réduire cette défaillance au minimum. Il tâchera d'aplanir les difficultés d'interprétation, il pourra faire appel aux importateurs susceptibles de substituer au défaillant au moyen de la clause « en cas de besoin » (*in case of need — when in need to*) mise en bas ou en haut de la lettre de change. Il pourra, étant sur place, prendre une foule de décisions qui ne souffrent pas de délai : remise de la traite documentaire à vue contre acceptation, fixation et exonération d'intérêts pour paiements retardés et anticipés, mesures conservatoires pour les marchandises en souffrance, avance de fonds en prenant comme gage les produits emmagasinés. Ces multiples opérations nécessitent souvent un mouvement des fonds très important, exigent que les travaux soient exécutés par un personnel choisi avec soin et connaissant parfaitement tous les rouages d'un métier toujours difficile, souvent délicat.

Avant de terminer ce chapitre, nous donnerons quelques indications sur les ventes successives dites « filières » pratiquées à Dunkerque et qui diffèrent assez sensiblement de la « filière » au terme du droit commercial français.

Les marchandises, maïs et avoines de la Plata, nitrates de soude, sulfate d'ammoniaque, etc..., importées par Dunkerque font l'objet de nombreuses ventes qui se concluent généralement aux Bourses de Commerce de Paris et de Lille. Un importateur consent une première vente à livrer sur des mensualités successives. L'acheteur revend la marchandise à un autre négociant qui la revend lui-même et ainsi de suite. Il n'est pas rare de voir la même marchandise donner matière à cinq ou six ventes successives.

L'époque de la livraison venue, le vendeur primitif met la marchandise à la disposition de son acheteur. Celui-ci agit de même vis-à-vis de son propre acheteur. D'échelon en échelon, la mise à disposition arrive au réceptionnaire qui, lorsque tout se passe normalement, prend livraison de la marchandise et la paie. Les transitaires représentants des parties règlent les comptes. Le premier livreur touche son prix. Pour les contractants intermédiaires à la fois acheteurs et vendeurs, l'affaire se résout pratiquement par une différence qui constitue soit un bénéfice, ou une perte.

Telle est la suite de l'opération que l'on désigne à Dunkerque sous le nom de « filière », le terme est impropre. Au sens exact du mot, la filière suppose un titre représentatif de la marchandise transmissible par endossement. Ce titre n'existe pas ici. Les pseudo « filières » dont nous venons d'indiquer sommairement le mécanisme ne sont en réalité que des successions de ventes juxtaposées dont chacune conserve son individualité et demeure juridiquement indépendante des autres. Cette indépendance apparaît dès qu'une circonstance fortuite, telle que la hausse ou la baisse des cours, détermine un vendeur à ne pas livrer ou un acheteur à ne pas prendre livraison. Le seul point commun que l'on puisse signaler est qu'en général ces ventes successives portent sur les mêmes quantités livrables sur les mêmes mois, ce qui provoque, en cas de litige, des séries correspondantes d'appels en garantie, que le tribunal admet s'il juge qu'il y a connexité entre les marchés. D'après la jurisprudence du Tribunal de Commerce de DUNKERQUE, les indemnités de résiliation sont basées sur la différence des cours à l'époque fixée pour la résiliation et le plus souvent à la fin du mois, sauf circonstance particulière.

Indiquons enfin que les transitaires de DUNKERQUE sont groupés en un syndicat pour la défense de leurs intérêts communs professionnels et aussi pour l'organisation avec la Chambre de Commerce du régime du travail au port qui va faire l'objet du chapitre suivant.

CHAPITRE II

LE REGIME DE LA MAIN-D'ŒUVRE A DUNKERQUE

A une époque où les questions sociales prennent une importance toujours plus grande et où elles ont réussi, grâce à l'aide de l'Etat à prendre le pas sur les questions économiques, il nous a semblé intéressant de donner quelques précisions sur le problème de la main-d'œuvre à Dunkerque. En effet, souvent le perfectionnement sans cesse accru des machines et des engins diminue l'attention que mérite le facteur humain. L'outil construit par les techniciens peut-être aussi parfait que possible, encore faut-il que la discipline, l'ordre et la bonne volonté règnent parmi le personnel qui doit s'en servir, c'est la condition essentielle de la sécurité et de la continuité des opérations de manutention dans un port ; l'armateur qui envoie son navire doit être sûr qu'il y séjournera pendant le temps prévu et que ce séjour ne sera pas inopinément prolongé par des grèves ou des lock-out.

Nous ne trouvons pas à DUNKERQUE le type courant du docker de Londres, de Liverpool ou d'Hambourg, l'inemployé qui se dirige vers les docks avec l'espoir de rencontrer une chaîne de travail ; ici, l'ouvrier du port est presque toujours une sorte de spécialiste.

En effet, la plupart des marchandises manutentionnées à DUNKERQUE sont lourdes, encombrantes et d'un maniement difficile et pénible. De plus, notre ville n'étant pas un grand centre industriel comme beaucoup d'autres ports, il n'y a pas une masse flottante importante, errant d'un métier à l'autre.

Enfin, à DUNKERQUE, le travail est généralement organisé par équipes, ce qui développe le sentiment de camaraderie et facilite l'organisation syndicale dérivée des anciennes corporations des « Chargeurs et Déchargeurs » des « Porte à cols » et des « Tiens bon » cette dernière ayant monopolisé, vers 1840, le déchargement des navires et avec laquelle la Compagnie Nord dut traiter lors de l'établissement du chemin de fer à DUNKERQUE.

Le travail se fait ordinairement à la tâche et les ouvriers composent eux-mêmes leurs équipes, aux hommes les plus robustes incombent les travaux les plus durs, tandis qu'aux plus jeunes et aux plus âgés sont réservées les besognes les plus faciles. Une centaine de femmes sont également employées à l'échantillonnage, à la réparation des sacs et aux travaux de propreté. Les dockers forment à DUNKERQUE un syndicat et interdisent à quiconque n'est pas porteur de la carte syndicale de travailler sur les quais. L'accession au groupement est en général réservée aux fils et gendres des dockers actuels et ainsi ils ont réussi à éliminer complètement la main-d'œuvre étrangère et en particulier les ouvriers belges ou asiatiques. Cette organisation fait d'ailleurs des ouvriers les véritables maîtres du port et a engendré une cherté de la main-d'œuvre que la rapidité et la bonne exécution du travail reconnues par tout le monde ne compense pas suffisamment.

Un tarif extrêmement détaillé fixe les prix à la tâche, et le nombre des hommes à employer pour chaque catégorie de travail, ce nombre devant être payé même si tous ne sont pas présents. A chaque instant les ouvriers réclament une augmentation pour tel ou tel cas spécial et si l'arbitrage qui est régulièrement organisé, ne la leur accorde pas, ils se refusent à exécuter certains travaux. Ils opposent une résistance prolongée à toute amélioration de l'outillage ou exigent que l'emploi d'engins coûteux n'amène aucune réduction de l'effectif ni du salaire des travailleurs pour une même tâche. Les patrons cèdent presque invariablement aux menaces de grèves partielles ou totales. Les manœuvres du port arrivent ainsi à réaliser des gains annuels très élevés en travaillant peut-être un jour sur deux.

La faiblesse qui rend possible cette situation déplorable s'explique par le fait qu'il n'y a guère à DUNKERQUE même que des entreprises de transit et de manutention auxquelles les dépenses locales sont remboursées par les industriels et les négociants de l'intérieur : expéditeurs, destinataires des marchandises. Ceux-ci, d'autre part, ne peuvent pas intervenir sur place dans les débats entre employeurs et employés, de sorte que, la seule manière pour eux d'éviter les conséquences de la cherté de DUNKERQUE est de faire passer leurs marchandises par un autre port. Quant aux armateurs et capitaines, leur principal souci, au moment des difficultés est d'éviter l'immobilisation d'un navire par la suspension du travail, ils sont donc toujours prêts à céder aux menaces des grèves, sauf à revenir ensuite le moins possible dans un port trop coûteux. (Rapport Colson).

La tâche de surveillance des rapports entre employeurs et ouvriers incombe à l' « Union Maritime et Commerciale » du port

de DUNKERQUE. Ce groupement comprend parmi ses adhérents, non seulement tous les employeurs de main-d'œuvre, mais encore toutes les firmes qui s'intéressent à l'activité de l'établissement maritime ; son but principal est de faire régner par le consentement de tous les intéressés la continuité et la régularité dans les opérations de manutention. Elle a édicté un règlement de travail sur les bases du compromis de 1926 et, jusqu'en juin 1936, elle a réussi à apaiser nombre de conflits. Elle a créé une catégorie spéciale d'ouvriers dockers qui ne sont plus soumis à l'incertitude du gain journalier, mais qui sont payés et embauchés au mois par la « Société de main-d'œuvre du port de DUNKERQUE », organisée par les transitaires et qui les répartit entre les différentes entreprises de manutention. Ces ouvriers déclarent en outre dans leur contrat de travail s'engager à exécuter tous travaux abandonnés par d'autres ouvriers ; on peut d'ailleurs rester sceptique sur la mise en application de cette clause.

La charte du travail du port de DUNKERQUE date de 1926. En effet, s'il y avait déjà eu plusieurs grandes grèves en particulier en 1920, la grève de 1926 fut de beaucoup la plus longue et la plus grave. Elle commença au mois de mai par une grève perlée à laquelle les employeurs répondirent le 11 juin par un lock-out général et ne se termina que le 27 septembre. Elle fut presque totale ; au mois de juillet 1926, il n'y eut que 16 entrées et la quantité de marchandises manutentionnées s'éleva à 20.000 tonnes, consistant principalement en pétrole déchargé par pipes-lines, en pavés et en bois mis à terre par les équipages des navires étrangers qui les avaient apportés. Les exportations furent nulles, les navires quittant le port soit sur lest, soit en remportant pour d'autres destinations les cargaisons qu'ils n'avaient pu mettre à terre à DUNKERQUE.

Le Comité de défense composé d'employeurs mettait à la reprise du travail les conditions suivantes : suppression du minimum de salaire dans les travaux à tâche, retrait de la mise à l'index des aspirateurs et du silo, faculté de « ramasser » sur plusieurs quais ou au moins sur un même môle, composition facultative pour l'employeur des équipes par petits lots, pour le travail en journée, obligation pour le salarié de travailler de 8 heures à midi et de 14 à 18 heures à des travaux que les employeurs pourraient désigner.

Cette grève se termina par la signature d'une charte de travail établie pour un an et renouvelable par tacite reconduction. Du côté des employeurs leur autorité était affermie dans la direction et la conduite des travaux, des articles furent consacrés à la composition des équipes, à l'emploi des engins mécaniques, à l'embauchage. Pour les ouvriers, des salaires complètement ajustés à l'indice effectif du coût de la vie leur furent assurés avec cette stipulation qu'ils seraient automatiquement révisés, chaque fois que paraîtrait un

indice préfectoral. Le salaire journalier fut fixé à 37 francs, soit le taux de 1914 : 6 francs multiplié par 6,13, indice du coût de la vie établi par la préfecture du Nord.

Furent établies en outre une commission paritaire et une commission permanente de travail.

Aucun conflit grave n'est à signaler jusqu'à cette année et même le 12 février 1934, jour de grève générale dans tout le pays, DUNKERQUE fut le seul grand port de France qui n'ait pas connu un seul arrêt dans son activité. Les conflits des mois de mai et juin 1936 n'ont pas manqué d'avoir leur répercussion à DUNKERQUE et la grève avec occupation du port, commencée au début de juin, a duré plus de trois semaines et s'est terminée par l'arbitrage du Ministre du Travail, M. Lebas, qui fixa à 43 fr. 50 le taux du salaire journalier au lieu de 45 francs demandés par les ouvriers. Il est d'ailleurs difficile de mesurer les conséquences de cette récente augmentation.

Avant de terminer ce chapitre, donnons quelques chiffres sur la main-d'œuvre dunkerquoise. Elle comprend un effectif de près de 6.000 dockers répartis entre Dunkerque et les communes avoisnantes de Saint-Pol-sur-Mer, Rosendael, Coudekerque. La proportion des étrangers est insignifiante. Le nombre des ouvriers actuellement en chômage (1^{er} août 1936) est de 3.716, soit : dockers 1.634, marins de commerce 155, métallurgistes 246; divers 1.681.

On a compté, en février 1935 : 4.794 chômeurs, et le minimum a été de 2.879 en mars 1934. La diminution du nombre des chômeurs provient du réembauchage de nombreux métallurgistes aux Ateliers et Chantiers de France, par suite de la mise en construction de plusieurs cargos pour l'armement Louis Dreyfus et d'un grand pétrolier.

CHAPITRE III

LE REGIME ADMINISTRATIF DU PORT ET LA QUESTION DES PORTS FRANCS

Avant de terminer cette étude, nous allons tracer en quelques mots le régime administratif du port et mettre en valeur le rôle primordial joué par la Chambre de Commerce. Puis, en matière de conclusion, nous donnerons notre avis sur les solutions envisagées pour le développement du port, en particulier sur les différents vœux émis pour établir à Dunkerque le régime de la franchise bien que toute l'évolution économique de l'après-guerre semble vouloir reléguer au second plan la question des ports francs.

§ I. == Régime administratif.

DUNKERQUE, port non autonome, est régi par la loi du 12 juin 1920 et administré conformément aux prescriptions du décret du 7 avril 1924, c'est-à-dire que tous les services dépendant du Ministère des Travaux Publics y sont placés sous l'autorité d'un Directeur, choisi parmi les Ingénieurs en chef des Ponts-et-Chaussées, secondé par un Ingénieur chef de l'Exploitation et des Ingénieurs chargés exclusivement des travaux.

L'Ingénieur en chef et ses adjoints sont assistés par une « Commission consultative » et par une « Commission permanente d'enquête » dont les membres sont désignés par le Préfet et qui comprend plusieurs représentants de la Chambre de Commerce, un membre du Conseil Municipal, un membre du Conseil Général du département et quelques personnes choisies par les principaux usagers du port. Ces commissions sont obligatoirement consultées sur toutes les affaires relatives à l'exploitation, à l'entretien et à l'amélioration du port et de son outillage.

Cette direction du port, qui reste toujours aux mains de l'Etat,

est donc partagée avec les collectivités locales pour deux raisons; d'une part, les difficultés budgétaires ont conduit l'Etat à rechercher auprès des Chambres de Commerce, villes, départements, des fonds de concours pour le financement des travaux; d'autre part, il a confié en général aux Chambres de Commerce la charge de créer, et d'exploiter les outillages publics des ports, les règles trop rigides de la comptabilité publique ne permettant pas à l'Administration de s'acquitter de cette fonction d'une manière vraiment commerciale; aussi les Chambres de Commerce ont-elles été amenées à participer à l'étude des affaires administratives en fournissant dans chaque cas des avis fondés sur les besoins des usagers du port. Il faut également considérer que l'activité croissante du commerce maritime exige des décisions rapides qui peuvent difficilement s'accommoder de l'intervention constante du pouvoir central.

La gestion et l'administration du port de DUNKERQUE dont se chargeait la ville jusqu'en 1899 furent, à partir de cette date, assurées par la Chambre de Commerce. La Chambre de Commerce gère et dirige toutes les affaires du port, alors que l'Etat exerce un contrôle et une surveillance sur tout ce qui est fait par elle dans le port. Aussi, pour y entreprendre des grands travaux comme l'agrandissement du port, l'amélioration de son outillage, la Chambre de Commerce est tenue de demander une autorisation préalable au ministère des Travaux Publics et au ministère du Commerce.

Elle a deux budgets distincts :

1° En tant que Chambre de Commerce ordinaire, son budget est alimenté par des centimes additionnels à la patente ;

2° En tant que Chambre de Commerce maritime, son budget est alimenté par des droits de port.

Parmi les principaux droits de ports qui fournissent à la Chambre de Commerce la plus grande partie de ses ressources, il faut citer : les droits de tonnage portant sur le tonnage de jauge des navires, les droits de péage payés sur les marchandises débarquées et embarquées, ainsi que sur les navires désarmés français et étrangers stationnant dans le port, etc...

Aux termes de la loi du 28 mai 1928, les recettes provenant de la perception des droits de quais, recettes qui étaient, avant la promulgation de cette loi, partagées d'une manière égale entre la Chambre de Commerce et l'Etat sont attribuées entièrement à l'Etat.

La ville de DUNKERQUE continue encore actuellement à percevoir un certain droit de péage aux fins d'amortir les emprunts contractés par elle avant 1899 dans le but d'améliorer la situation du

port. C'est en 1899 que la Ville remit la direction du port entre les mains de la Chambre de Commerce.

Les bénéfices réalisés par la Chambre de Commerce grâce à l'exploitation du port, sont intégralement et exclusivement affectés à l'amélioration et à l'agrandissement des installations maritimes et fluviales.

La loi du 12 juin 1920 et le règlement de l'Administration publique du 23 septembre 1921 ont institué facultativement pour les ports de Commerce un régime d'autonomie. Dans ce régime, l'Etat remet la majeure partie de ses pouvoirs à un Conseil d'Administration en faveur duquel les Chambres de Commerce se dessaisissent également des fonctions qu'elles exercent dans les ports. L'Etat n'intervient plus que dans la mesure où il participe aux travaux d'amélioration par imputation d'une partie des dépenses sur les ressources du budget général et pour exercer un contrôle sur les décisions du port autonome.

Il ne semble pas que DUNKERQUE ait souhaité de devenir port autonome et la Chambre de Commerce n'a jamais cherché à profiter des facilités accordées par la loi du 12 juin 1920.

§ II. — La question des ports francs.

La difficulté de créer autour du port une zone industrielle, le désir de faire de Dunkerque un grand marché commercial et non plus un lieu de transit, ont souvent suscité des vœux de la Chambre de Commerce demandant l'instauration à Dunkerque d'une zone franche, en un mot, le rétablissement des franchises qui, avant la Révolution, firent la prospérité de notre port. Ajoutons d'ailleurs que depuis la guerre, le problème est beaucoup moins souvent soulevé, la question des ports francs étant un peu un anachronisme en face des barrières douanières derrière lesquelles chaque pays a enfermé son économie nationale.

Le nom de ports francs ou de zones franches est généralement donné à tout ou partie d'un port, qui est déclaré neutre au point de vue douanier et où l'on peut, par conséquent, à son gré, débarquer les marchandises, les emmagasiner, les visiter, les soigner, les trier, et les manipuler, les assortir, les acheter, les vendre, les réembarquer et les réexporter sans payer aucun droit de douane et sans procéder à aucune des formalités imposées par le contrôle de cette Administration. La douane se borne à surveiller le périmètre et les issues de l'enceinte affranchie et à s'opposer aux introductions prohibées ou frauduleuses.

Les marchandises qui, dans le port franc ne subissent que des manipulations commerciales (triage, mélange, coupage), conservent le bénéfice de leur origine. Mais celles qui ont été traitées industriellement doivent acquitter en général le tarif maximum quand elles pénètrent en territoire douanier, et en fait des droits qui sont en général plus élevés sur les matières premières composant les produits industriels ; aussi dans ce cas, la réexportation est-elle presque obligatoire.

On a souvent cité en exemple les ports d'Hambourg et Brénne et leur prospérité à la fin du siècle dernier. Mais un examen plus approfondi de leur essor prouve que ce dernier était intimement lié au développement industriel de l'Allemagne, à leurs positions géographiques et aux tarifs de faveur accordés par les Compagnies de chemins de fer aux marchandises destinées à l'exportation. Remarquons en outre, qu'au point de vue industriel, la franchise n'a pas donné les résultats attendus, vu la difficulté d'expédier à l'intérieur du pays. En outre, souvent les zones franches ont été des foyers de sophistications et de démarquage : coupage, renforcement, alcoolisation des vins, etc... Le port de Hambourg n'expédiait-il pas des cargaisons de rhum beaucoup plus importantes que celles qu'il recevait.

Cependant, à DUNKERQUE, vu l'état du protectionnisme en France, il semble que l'établissement d'une zone franche pourrait faciliter la création de quelques industries et de marchés de matières premières.

La Chambre de Commerce avait fondé de grands espoirs dans le projet Chaumet de 1905 qui confiait à ces organismes la concession des terrains destinés à l'établissement des zones franches, organisait la défense contre la fraude et demandait l'application du tarif général à moins qu'il soit possible de prouver l'origine des marchandises exportées. Ce projet âprement discuté n'eût guère de succès. Il fut approuvé par les Chambres de Commerce de Marseille, de Dunkerque, Lyon et Bordeaux, rejeté par celle du Havre, celle de Paris se montrant hésitante.

On a d'ailleurs voté diverses mesures, telles l'admission temporaire, l'organisation de l'entrepôt fictif qui sont des sortes de succédanés de la zone franche.

CONCLUSION

Comme tous les ports de commerce, celui de Dunkerque a souffert gravement de la crise, du ralentissement du commerce international, des prohibitions douanières et des contingentements, et aussi de la récente dévaluation de la Belga. Il est évident que dans un pays comme la France, qui est de beaucoup un des plus chers du monde, nos établissements maritimes ont à subir la concurrence souvent victorieuse des ports étrangers. Ajoutons que la mise en exécution de projets d'agrandissements qui ne répondent pas toujours à des préoccupations exclusivement économiques, a été à la source des difficultés financières qui ne peuvent être dénouées qu'avec le concours de l'Etat.

Mais ce ne sont pas là des raisons de désespérer, mais plutôt l'occasion de se recueillir avant de trouver les solutions qui faciliteraient la reprise économique et l'amélioration des conditions de la vie sociale.

A nos yeux, DUNKERQUE possède à son actif un port remarquablement agencé et outillé, un hinterland très riche avec lequel il est relié de façon très satisfaisante, une organisation commerciale répondant bien à son genre de trafic. Les points sombres seraient plutôt la cherté des opérations de manutention, le manque de fret lourd de sortie et aussi les conflits ouvriers qui ont nui souvent injustement à sa réputation, conflits toujours enflés par une propagande envieuse ou hostile.

Dans cet ouvrage que nous avons voulu impartial, imitant en cela nos prédécesseurs, nous espérons avoir montré sous un jour un peu nouveau quelques aspects de la vie de notre port, et avoir pu, grâce à nos excellentes relations avec la Chambre de Commerce, fournir sur le commerce des renseignements susceptibles d'intéresser ceux qui suivent l'évolution de notre vie économique. En effet, quel lieu géographique est davantage l'image de la vie d'un monde, d'une région, qu'un port avec son mouvement, ses fluctuations de trafic, son régime commercial, surtout quand ce port est aussi intimement lié à son arrière-pays que celui de DUNKERQUE.

L'étude de son activité depuis son origine, de son développement et de ses projets d'avenir nous a prouvé que DUNKERQUE n'a pas failli à son rôle et qu'en s'adaptant aux conditions si changeantes de notre monde en pleine évolution, elle continuera à mériter à travers les siècles son titre glorieux de « *Freti Gallici decus et securitas* ».

Vu :
Le *Président*,
WILLIAM OUALID.

Vu :
Le *Doyen*,
ALLIX.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le *Recteur de l'Académie de Paris*,
CHARLETY.

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

HISTORIQUE

- FAULCONNIER : Description historique de Dunkerque (1730).
DERODE : Histoire de Dunkerque (1852).
MAY : Notice sur la ville et le port de Dunkerque (1895).
Docteur LEMAIRE : Histoire de Dunkerque, des origines à 1900 (1927).
» » Dunkerque : le Passé, le Présent, l'Avenir (1935).
DE BERTRAND : Le port et le commerce maritime de Dunkerque au XVIII^e siècle (1865).
BOUCHET : Histoire populaire de Dunkerque (1871).
BOUCHET : Le Port de Dunkerque (1896).
MALO (Henri) : Dunkerque, ville historique dans le passé, le présent (1918).
» » Notice sur le rôle de Dunkerque pendant la guerre.
CHATELLE : Dunkerque pendant la guerre de 1914-1918.

LE PORT DE DUNKERQUE

- PLOQC : Port et rade de Dunkerque (1873).
TRYSTRAM : Ports de Dunkerque et Gravelines : Rapport au Conseil Général du Nord (1871).
LA BESNERAIS : Le Port de Dunkerque (1924) (Extrait de la Revue Industrielle du 20 avril 1924).
MOUTIER : Le port de Dunkerque (1925).
BÉCUWE : Dunkerque, le port, son développement, sa situation économique (1923).
Journal de la Marine Marchande (numéros du 11 octobre 1934, du 25 décembre 1935).
Le Port de Dunkerque : Notice de la Chambre de Commerce (1932).
BARON : La Chambre de Commerce de Dunkerque et le développement économique de la région du Nord (1926).
Dunkerque Port Régional (numéro spécial du Nord Industriel du 12 octobre 1922).
Science et Industrie : numéros spéciaux sur les Voies Navigables, les Ports maritimes.
SAND : Le Rôle économique du Port de Dunkerque et ses chances de développement dans l'avenir (1928).
Le Nord Industriel : Numéros spéciaux sur le Charbon (avril 1935) et les Industries Textiles (avril 1934).
Statistiques de la 1^{re} région économique en 1934.
Construction et Outillage des Ports français (numéro du Journal de la Marine Marchande 1925).

LES PORTS CONCURRENTS

- DE ROUSIERS : Les Grands Ports de France : leur rôle économique (1909).
CLAVEILLE : Nos Ports (1921).
HUART ALBIN : Les Ports de commerce français (1911).

MULOT : Calais pendant la Guerre, son Histoire, son Port, son Industrie (1922).

Calais maritime, industriel et commercial en 1934 (numéro spécial du Journal de la Marine Marchande).

VIVINOT : Notice sur le Port de Boulogne.

Numéros du Journal de la Marine Marchande sur le Havre et Rouen.

AVRIL : Anvers-Strasbourg. Surtaxe d'entrepôt (1919).

MORAEL : Le Port de Dunkerque : l'importation des lins. La concurrence belge.

VAN DE VELDE : Le Port d'Anvers comparé avec ceux de Rotterdam et de Dunkerque (1934).

Le Port de Rotterdam pendant la crise (Notice du Lloyds Anversoïis) (1935).

MAVAUT O. : Les Ports en eau profonde de la Manche et de la Mer du Nord (1925).

TISSINIER (Jean) : Etude sur le Port d'Anvers et d'Hambourg (1929).

Statistiques du Port d'Anvers (1934-1935).

LUCIUS (Marc) : Le Rhin et le Port de Strasbourg.

MONTALENT : Surtaxe de Pavillon, d'origine et d'entrepôt (1912).

DIVERS

Rapport COLSON sur le transit publié par l'Association des Grands Ports Français (1926).

GOVARE : Les Ports à zone franche.

LUCIUS (Marc) : Ports francs et zones franches à l'intérieur des ports (1924).

DEGAND (G.) : Les usages particuliers commerciaux et maritimes du Port de Dunkerque (1924).

VANHAMME : Dunkerque. Port franc (1921).

WAGNER : Commissionnaires en marchandises (1934).

Union Maritime et Commerciale du Port de Dunkerque : Salaires et conditions de travail du Port de Dunkerque (août 1935).

GOVARE (J.) : Staries. Surestaries. Dispatch-money.

RIPERT : Traité de Droit Maritime.

REVUES ET PERIODIQUES

Le Nord Maritime.

Revue : Le Port de Dunkerque.

Journal de la Marine Marchande.

L'Information.

Science et Industrie.

Le Nord Industriel.

La Journée Industrielle.

Publications du Comité Central de la Laine.

Statistiques de la Chambre de Commerce de Dunkerque.

Statistiques de la Première Région Economique.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS.

TITRE I^{er}

LE PORT DE DUNKERQUE : Son développement historique et sa situation actuelle	1
---	----------

CHAPITRE I

Historique	1
§ I. — Des origines jusqu'à 1793	1
§ II. — De 1793 à 1878	8
§ III. — De 1878 à 1914	12
§ IV. — De 1914 à 1918	14

CHAPITRE II

Les aménagements actuels et les possibilités techniques du Port de Dunkerque	17
§ I. — La rade	17
§ II. — Description du port	18
§ III. — L'outillage	21
§ IV. — Les magasins et entrepôts	24

CHAPITRE III

Les relations avec l'intérieur du pays	27
§ I. — Les relations ferroviaires	27
§ II. — Les relations fluviales	31

CHAPITRE IV

Projets d'avenir	35
§ I. — Les extensions du port	35
§ II. — Le Ferry-Boat	37
§ III. — L'amélioration du réseau navigable et le canal du Nord-Est	37

TITRE II

LE ROLE ECONOMIQUE DU PORT DE DUNKERQUE	41
--	-----------

CHAPITRE I

Les ressources de l'Hinterland	41
§ I. — La région dunkerquoise	41
§ II. — L'arrière-pays	44

CHAPITRE II

Le trafic du Port de Dunkerque	48
§ I. — Relation par pays	50

§ II. — Les principaux éléments du trafic	56
A) Importation	56
B) Exportation	63
CHAPITRE III	
Les caractéristiques du Port de Dunkerque	65
§ I. — Dunkerque n'est pas un port à fonction industrielle.	66
§ II. — Dunkerque n'est pas un port à fonction commerciale	67
§ III. — Dunkerque est par excellence un port de transit.	69
CHAPITRE IV	
Les rivaux du Port de Dunkerque	72
§ I. — Les ports maritimes français	72
§ II. — Les ports maritimes étrangers	74
§ III. — Le port fluvial de Strasbourg et son régime douanier	78
TITRE III	
L'ORGANISATION BANCAIRE ADMINISTRATIVE ET SOCIALE DU PORT DE DUNKERQUE	86
CHAPITRE I	
L'organisation de la fonction transitaire	86
CHAPITRE II	
Le régime de la main-d'œuvre à Dunkerque	94
CHAPITRE III	
Le régime administratif du port et la question des ports francs.	98
§ I. — Régime administratif	98
§ II. — La question des ports francs	100
CONCLUSION	102
BIBLIOGRAPHIE GENERALE	105

PARIS, IMP. P. DUPONT (B). 459.11.36
